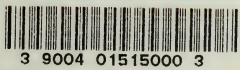
F5012
1882
D459



3 9004 01515000 3

DISCOURS

DE

M. L. G. DESJARDINS

Député du District Electoral de Montmorency

SUR LA

RESOLUTION RELATIVE A LA VENTE DE LA PARTIE OUEST

DU

Chemin de Fer Quebec, Montreal, Ottawa et Occidental

FAIT A

L'ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE DE LA PROVINCE DE QUÉBEC

A LA SÉANCE DE

LUNDI, LE 3 AVRIL 1882

QUÉBEC.

1882

F5012
1882
D459

1207261

The EDITH *and* LORNE PIERCE
COLLECTION *of* CANADIANA

Queen's University at Kingston

DISCOURS

DE

M. L. G. DESJARDINS,

DÉPUTÉ DU DISTRICT ELECTORAL DE MONTMORENCY,

SUR LA

RÉSOLUTION RELATIVE A LA VENTE DE LA PARTIE OUEST DU CHEMIN DE FER QUÉBEC, MONTRÉAL, OTTAWA ET OCCIDENTAL, prononcé à l'ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE de la PROVINCE DE QUÉBEC, A LA SÉANCE DU LUNDI, LE 3 AVRIL 1882.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Je me lève avec une légitime émotion pour ajouter quelques remarques à la savante discussion qui se fait sur la question soumise à l'approbation de cette Chambre. J'avoue que je suis vivement impressionné par la solennité de ce débat. Tous les regards sont tournés vers cette législature, et on attend avec hâte le jugement qui sera rendu, par les élus du peuple, sur les grandes mesures d'intérêt public qui sont depuis plusieurs jours le sujet de nos délibérations.

Cette législature a rarement été appelée à prendre une plus grave décision que celle qu'elle aura bientôt à donner au sujet des résolutions proposées par l'honorable premier ministre. Jeune député à cette Chambre, récemment honoré des suffrages des citoyens de l'un des plus beaux districts électoraux de cette province, je sens tout le poids de ma responsabilité d'homme public dans ces circonstances si sérieuses. Mais il est de mon devoir de parler dans cette enceinte, et de faire connaître les fortes raisons d'intérêt général pour lesquelles j'appuierai de mon vote la politique du gouvernement pour la vente de notre chemin de fer provincial.

Tout le public de cette province sait que ces jours derniers je donnais, de ma propre initiative, ma démission de collaborateur d'un journal de cette ville, ne pouvant pas, après mûre réflexion, approuver la position prise par cette feuille à propos de la très importante question qui nous occupe. Ayant affirmé publiquement mon opinion, par une lettre reproduite dans la presse, je comprends qu'il m'incombe aussi de donner à cette honorable Chambre, à mes électeurs, au public de Québec et de la province, ainsi qu'aux nombreux lecteurs du *Canadien*, qui m'ont si longtemps honoré de leur confiance, l'entière exposition de mes vues sur la partie de la politique ministérielle sur laquelle nous délibérons.

Il est de la plus haute importance de dégager ce débat de toute vaine accusation, de toute récrimination puérile, de tout préjugé, pour ne s'en tenir qu'au sujet de cette solennelle discussion.

Cette question du chemin de fer du Nord n'est pas nouvelle pour moi. Comme tous les citoyens de la province, j'ai suivi avec le plus grand intérêt les développements de la grande entreprise provinciale de la construction d'une voie ferrée de Québec à la capitale du Canada, sur la rive nord du St. Laurent et sur celle de la rivière Ottawa. J'ai assisté, du haut de la galerie des journalistes, aux débats qui ont eu lieu dans cette Chambre au sujet de cette œuvre nationale, accomplie, malgré bien des obstacles et d'incessantes difficultés, par la persévérance, le patriotisme, l'intelligence et le dévouement des hommes publics qui en ont adopté le projet avec enthousiasme, et qui l'ont exécuté avec le plus louable courage. J'ai observé avec une attention soutenue les diverses phases de la politique qui devait doter notre province de la magnifique voie de communication dont nous sommes légitimement fiers. J'ai constaté les progrès des travaux avec la profonde satisfaction de celui qui désire et veut le bien de son pays, heureux de seconder de tout cœur, dans l'humble mesure de mes forces, comme journaliste et comme citoyen, ceux qui avaient la tâche politique de les conduire à bonne fin. J'étais loin de penser alors que je serais du nombre de ceux qui sont appelés dans cette Chambre à mettre la dernière pierre à l'édifice, en approuvant les transactions si avantageuses que le gouvernement a faites pour la vente du chemin. Je suis heureux d'être en position de participer d'une manière aussi directe à l'achèvement d'une œuvre dont j'ai toujours souhaité le succès. C'est un honneur que j'ambitionne ; c'est un devoir que j'accomplis.

LA QUESTION DEVANT LA CHAMBRE.

L'honorable député de Québec-Est nous a longuement exposé ses vues sur les contrats de vente des deux parties du chemin de fer du Nord faits par le gouvernement. Tous les honorables députés de cette Chambre ont dû, comme moi, être étonnés de l'entendre ne discuter cette grave question qu'à l'étroit point de vue de certains détails des transactions que le cabinet a heureusement réussi à conclure. Nous ne sommes pas seulement les députés des différents districts électoraux qui nous ont élus. Nous représentons toute la province, et il nous faut juger les mesures qui nous sont soumises en ayant surtout égard aux intérêts généraux du peuple pour lequel nous travaillons. Je ne veux pas me tenir dans les limites restreintes que l'honorable député de Québec Est a donné à ce débat dans le discours qu'il vient de prononcer. Je sortirai de la critique qu'il a faite de quelques-unes des clauses des contrats, pour m'attacher à démontrer toute la valeur de la pensée politique qui a été la base même de ces transactions, et la raison d'État qui les justifie pleinement. Il importe beaucoup d'apprécier les mesures du cabinet dans leurs grandes lignes, afin que si, après un examen attentif et une étude profonde, on est convaincu qu'elles se recommandent très fortement à notre consciencieuse approbation, notre jugement ne soit point faussé par des considérations tout à fait secondaires. Je tiens à élargir le cadre de cette discussion à la grandeur de celui de nos devoirs.

UN POINT DE DROIT CONSTITUTIONNEL.

Mais avant d'entrer dans la série des arguments que je me propose de soumettre à la considération de cette honorable Chambre au sujet même de la vente du chemin de fer provincial, je désire traiter une question de droit constitutionnel incidente à cet intéressant débat. Il s'agit de bien apprécier la position constitutionnelle du gouvernement sur cette question

de la vente du chemin. On a écrit dans la presse que le cabinet était lié à ne pas faire de contrats sans l'autorisation des Chambres, et qu'en signant ceux que nous discutons, il a violé un engagement pris avec les représensentants du peuple. L'honorable chef de l'opposition et l'honorable député de Québec-Est ont soutenu, en substance, la même prétention devant cette Chambre, accusant par là même le gouvernement d'avoir commis un acte des plus repréhensibles. S'il était vrai que cette accusation fût fondée, je ne me dissimulerais pas la gravité de la situation que les honorables membres du cabinet se seraient faite par la politique qu'ils nous demandent d'approuver. Mais avant de passer condamnation contre le ministère, il faut bien se demander si le reproche que nous avons lu dans les journaux, et que nous avons entendu répéter dans cette Chambre, est au moins sérieux. On ne doit point sans de très grandes raisons et sans des preuves irréfutables accuser un gouvernement d'avoir manqué à la parole donnée. L'honneur d'un cabinet, comme celui d'un particulier, est une chose sacrée. Il a même un caractère supérieur à celui du citoyen, parce l'honneur de ce dernier est une propriété privée, tandis que celui d'un gouvernement, de tous les hommes qui le composent, est une propriété publique. On aurait donc grandement tort de le compromettre par des accusations gratuites, des assertions erronées, des déductions fausses, des prétentions injustifiables.

Pour faire au gouvernement ce reproche d'avoir manqué de parole à la Chambre, on s'appuie sur une résolution adoptée par nos prédécesseurs dans cette enceinte. Si j'ouvre le volume des procès-verbaux de l'Assemblée Législative de la Province de Québec, session de 1881, j'y trouve que cette résolution a été adoptée à la séance du vingt-quatre juin dernier. Je vais donner lecture de la partie suivante du procès-verbal de cette séance :

" La Chambre reprend les débats ajournés sur l'amendement de l'honorable M. Joly, à la motion pour la réception du rapport du comité de toute la Chambre sur les résolutions concernant le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.

" Lequel amendement " étant que les dites résolutions soient renvoyées en comité général avec instructions de les amender en insérant la clause suivante après la clause 16. " Que tous les arrangements faits dans le but d'assurer au chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental le transport du fret et des passagers, et le droit réciproque de passage, sur toutes les autres lignes de chemin de fer, se reliant directement ou indirectement au chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, soient soumis à la sanction de la législature à la session suivante, quand ces arrangements sont faits pour une espace de temps excédant douze mois."

Voici maintenant la résolution dont on s'autorise pour porter contre le ministère la grave accusation dont j'ai parlé :

" M. Champagne propose en amendement, au dit amendement, que tous les mots ci-après soient retranchés et que les mots ci-joints soient ajoutés à la motion principale. " Et cette Chambre déclare qu'elle a confiance que le gouvernement, conformément aux déclarations qu'il a déjà faites, en cette Chambre, ne fera aucune transaction qui tendrait à aliéner ou affermer la propriété du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental sans la soumettre à cette Chambre, et que le gouvernement ne fera aucun acte administratif tendant à compromettre l'avenir de cette entreprise et à lui imposer des charges de nature à en déprécier la valeur."

Cette motion en amendement de M. Champagne, alors comme aujour-

d'hui le digne représentant du district électoral des Deux-Montagnes, était adoptée par une majorité de dix voix, et était approuvée par les six membres du cabinet qui siégeaient dans la Chambre et qui votèrent en sa faveur.

Il est évident que l'honorable député des Deux-Montagnes ne proposait pas l'amendement dont j'ai donné la lecture pour accentuer davantage le principe de celui de l'honorable chef de l'opposition. L'amendement de l'honorable M. Joly impliquait une défiance des transactions que le gouvernement pouvait faire pour le trafic du chemin de fer du Nord, tandis que celui de M. Champagne, proposé par un ami du cabinet, allait à dire que la Chambre avait confiance que le gouvernement ne ferait aucune transaction sans la lui soumettre. La question ainsi placée sur ce terrain, le gouvernement acceptait l'amendement de l'honorable député des Deux-Montagnes, et contribuait à le faire adopter par le vote des six ministres qui siégeaient dans l'Assemblée Législative.

Quelle est donc la signification exacte de l'amendement de l'honorable député des Deux-Montagnes ? C'est ce qu'il s'agit de préciser avec le plus grand soin, afin de ne pas être induit en erreur par une interprétation spécieuse de mots sur le sens desquels il n'y a pourtant pas à se méprendre.

La volonté de la Chambre, telle qu'exprimée par l'amendement de Mr. Champagne, était que le gouvernement ne fasse *aucune transaction qui tendrait à aliéner ou affermer la propriété du chemin de fer du Nord, sans la lui soumettre ?*

Le gouvernement s'est conformé en tous points à cette résolution, puisqu'il soumet à cette Chambre les transactions qu'il n'a faites que conditionnellement à son approbation. Assurément, l'honorable chef de l'opposition, qui a parlé pendant trois heures, et l'honorable député de Québec-Est, qui vient de faire un discours de deux heures, concluant tous deux au rejet des contrats actuellement sur le bureau de cette Chambre, et contre lesquels ils ont déclaré devoir voter, ne peuvent pas sérieusement prétendre qu'ils ne sont pas consultés sur le principe et le mérite des conventions que nous discutons. De mon côté, comment pourrais-je raisonnablement soutenir que je ne suis pas consulté, lorsque j'ai pris expressément la parole dans cette enceinte pour dire à cette Chambre, aux électeurs qui m'ont honoré de leur confiance et de leurs suffrages, et au public de cette province, pourquoi j'approuve les mesures du gouvernement relatives à la vente du chemin du Nord ?

La Chambre n'a pas été consultée, dit-on. Mais il y a plus de quinze jours qu'elle est saisie des contrats faits par le cabinet et de tous les documents qui s'y rapportent, afin que chacun de nous puisse librement les étudier et former son opinion. Il y a huit jours qu'elle discute ces arrangements qu'elle a le droit de briser si elle croit devoir le faire dans l'intérêt public. Ces transactions ne seront complétées que si la majorité des membres des deux Chambres de cette législature les approuvent, et si elles reçoivent la sanction de Son Honneur le lieutenant gouverneur, le représentant de la Couronne dans cette province. Et l'on nous répétera que le gouvernement a commis un outrage envers cette Chambre en ne la consultant pas, lorsque la condition expresse de la validité des contrats qu'il a faits, est qu'ils sont sujets à l'approbation de la législature. Evidemment, on n'est pas sérieux, et il est déplorable que l'on se soit permis de faire un aussi injuste reproche aux honorables membres du cabinet provincial.

LES ÉLECTIONS GÉNÉRALES DU 2 DÉCEMBRE 1881.

Veut-on dire qu'en adoptant la motion de l'honorable député des Deux-Montagnes, l'ancienne Chambre a voulu enjoindre au gouvernement de ne pas même prendre l'iniatitive d'un projet de contrat de vente du chemin, sans lui avoir préalablement demandé si elle était en faveur de la vente comme question politique provinciale ? Les termes de l'amendement n'ont certainement pas cette signification, et il est de toute évidence que l'ancienne Chambre n'a pas voulu enlever au gouvernement le pouvoir de négocier la vente conditionnelle du chemin de fer, mais seulement se réserver le droit d'approuver ou de condamner les transactions que le cabinet pourrait conclure.

Je veux bien supposer un instant que l'intention de l'ancienne Chambre était réellement celle que l'on prête à la résolution qu'elle a adoptée. Alors je dis que la motion de l'honorable député des Deux-Montagnes n'avait certainement pas pour effet de priver la Couronne de sa prérogative de dissolution de la législature ; que les conseillers de son Honneur le lieutenant gouverneur conservaient tout entier leur droit constitutionnel de l'aviser d'appeler le peuple à se prononcer sur la politique de son cabinet ; que, de fait, le gouvernment en a appelé de la décision de l'ancienne Chambre au peuple lui-même, également juge souverain des actes de ses députés que de ceux du ministère.

Il est impossible que l'on ait oublié que nous avons eu des élections générales le deux décembre dernier, avant la fin régulière de l'ancienne législature. Le principal article du programme du gouvernment soumis à l'approbation du corps électoral a été, tout le monde le sait, celui relatif à la vente du chemin de fer. Le ministère a déclaré franchement, ouvertement, publiquement, au peuple, que sa politique était de vendre le chemin du Nord afin de rétablir l'équilibre dans nos finances provinciales. Cette question de la vente du chemin, cet article du programme ministériel, ont été discutés dans toute la province, dans le comté que j'ai l'honneur de représenter comme dans les autres. Consultés sur ce point si important, les électeurs ont répondu affirmativement, et se sont prononcés énergiquement en faveur de la politique du cabinet, en élisant cinquante-deux députés ministériels contre treize oppositionnistes, chiffres de la force respective des partis dans cette Chambre.

Le corps électoral ayant donné son opinion d'une manière si formelle et si éclatante sur le principe même de la vente du chemin de fer du Nord, il est tout à fait puérile de prétendre que le gouvernement devait, en premier lieu, avant de faire des contrats, même conditionnels, demander à cette Chambre si elle approuvait la politique de la vente. La question ayant été directement posée au peuple avec le résultat que l'on connait pour réponse, il aurait été pour le moins inutile de la répéter devant cette Chambre qui, pour être l'expression vraie et fidèle de l'opinion publique, librement et tout récemment manifestée dans des élections générales, n'aurait pu dire autre chose que ce que le peuple a affirmé. et elle aurait dû déclarer que, conformément à la volonté nationale, elle était en faveur de la vente du chemin de fer provincial.

LES DEVOIRS D'UN CABINET.

Depuis que je m'intéresse aux affaires publiques de mon pays, c'est-à-dire depuis déjà quelques années, j'ai fait une assez longue étude du droit constitutionnel afin de connaître le système de gouvernement sous lequel nous vivons. Je n'hésite pas à dire que la proposition que le gouverne-

ment devait consulter la Chambre sur le principe même de la vente du chemin avant de ne faire aucun contrat, est entièrement contraire aux principes les plus élementaires du régime parlementaire qui a atteint, au Canada comme en Angleterre, un si haut dégré de perfection. Il est vraiment étrange que, dans une semblable discussion, on oublie si facilement la nature exacte de principes pourtant si clairs, si sûrs, si évidents, si indiscutables. Ouvrez tous les ouvrages de droit constitutionnel, consultez les auteurs et les historiens les plus en renom, DeLolme, Hallam, May, son continuateur et son émule, Todd, Bagehot, Russell, et tous les grands parlementaires anglais, et ils vous diront que le cabinet n'est qu'un comité des deux Chambres chargé de l'administration des affaires du pays. Le régime parlementaire se perfectionnant de plus en plus par l'expérience acquise, il est maintenant admis que c'est surtout de l'exécutif que doivent prendre naissance toutes les grandes mesures législatives, bien que l'initiative des lois reste tout entière, comme un droit strict, aux membres des deux Chambres. Si cet usage constitutionnel va se consacrant tous les jours davantage, c'est parce qu'il est parfaitement connu que le cabinet est le mieux placé, par les sources d'informations dont il dispose, par la direction qu'il donne au mouvement politique, par l'impulsion qu'il reçoit de la lutte des opinions chez un peuple libre, pour juger quelles sont les lois qui peuvent le plus sûrement favoriser le progrès intellectuel, moral et matériel de la population dont il a mission de défendre, de protéger et de promouvoir les intérêts.

Mais si les députés conservent leur droit parlementaire de l'initiative des lois, bien qu'il soit de plus en plus d'usage d'en laisser l'exercice au cabinet, quant à la législation publique, lorsqu'il s'agit d'administration, l'exécutif a seul l'intiative, sous sa responsabilité aux Chambres qui peuvent le censurer, se renseigner sur tous ses actes, mais non pas se mettre à sa place pour les fins administratives du gouvernement.

Sous quelle forme aurait-on voulu que le cabinet consulte cette Chambre au sujet de la vente du chemin de fer? Voulait-on qu'il lui dise: "Nous sommes dans une position difficile, les finances sont obérées, les déficits annuels se succèderont si on ne prend pas les moyens de rétablir l'équilibre dans notre budget. Il est vrai qu'en notre qualité de comité exécutif des Chambres, il est bien de notre devoir de découvrir les voies et moyens les plus propres à mettre la province en état de rencontrer ses obligations et de conserver son crédit, mais, après y avoir réfléchi, nous avouons ne pas savoir ce qu'il y a à faire, s'il est opportun, par exemple, de vendre le chemin de fer provincial afin de nous assurer de cette source un revenu annuel et certain. Nous vous demandons ce que vous en pensez." La question ainsi posée serait, de la part du gouvernement, un aveu d'impuissance et d'incapacité qu'il a trop de courage, d'énergie et d'intelligence pour faire. Et si les honorables membres du cabinet l'eussent fait, la Chambre n'aurait pas dû leur répondre autrement qu'en leur disant de céder leurs places à d'autres, puisqu'ils se seraient déclarés incompétents à proposer les mesures nécessitées par les difficultés financières de la province.

PRÉCÉDENTS.

Je crois avoir abondamment démontré que la prétention de l'honorable chef de l'opposition et de l'honorable député de Québec-Est, que le gouvernement était tenu de consulter cette Chambre sur la question même de la vente du chemin, préalablement à toute négociation, est contraire aux

principes les plus élémentaires du droit constitutionnel anglais. Les auteurs qui font autorité sur ces matières—j'en ai nommé plusieurs—sont contre une semblable prétention, comme il est facile de s'en convaincre en lisant ce qu'ils ont écrit sur les attributions du cabinet dans le système représentatif de la Grande-Bretagne. Il ne me reste qu'à citer quelques précédents pour prouver d'une manière victorieuse et irréfutable que le reproche que l'on fait au gouvernement n'a pas sa raison d'être, qu'il est tout à fait injuste.

L'UNION DES PROVINCES.

Le précédent le plus important que je puisse invoquer est bien celui de la confédération des provinces de l'Amérique Britannique du Nord. En 1864, les difficultés constitutionnelles qui avaient existé depuis plusieurs années entre les deux provinces de l'ancien Canada-Uni, en arrivèrent à la phase aiguë. Le gouvernement de l'État était devenu tout à fait impossible. Deux ministères avaient succombé dans le cours de quelques mois. La crise était menaçante, lorsqu'on lui trouva une solution en organisant un ministère de coalition qui inscrivit en tête de son programme la question de la confédération des provinces. Ce ministère ne vint pas dire aux Chambres: "Je ne sais pas ce qu'il faut faire pour sortir le pays de l'impasse dangereuse des difficultés constitutionnelles. Une union fédérale des provinces serait peut-être un excellent moyen, mais je n'en sais rien ; veuillez me dire ce que vous en pensez." Les choses ne se passèrent pas de la sorte. Le nouveau gouvernement rédigea son programme, déclara qu'il entreprenait l'œuvre de la confédération des provinces anglaises de l'Amérique du Nord. Il termina promptement la session. Pendant les vacances, la nouvelle constitution fut élaborée dans les conférences de Charlottetown et de Québec. A la session de 1865, cette constitution était soumise aux Chambres et adoptée.

Le premier juillet 1867, la confédération canadienne était fondée par la proclamation royale.

La question de l'union des provinces n'avait pas été soumise au peuple aux élections générales de 1863. Une seule fois inscrite sur un programme ministériel, plusieurs années avant la crise de 1864, elle était restée à l'état d'un projet d'avenir, généralement oublié lorsqu'il fut soudain repris par le gouvernement de coalition qui en fit la question dominante de la politique canadienne, en se donnant la tâche de l'accomplir.

Lorsqu'un gouvernement a pu préparer une constitution nouvelle sans avoir préalablement consulté ni les Chambres, ni le peuple, on nous dira que le cabinet de cette province n'avait pas le droit de prendre l'initiative de faire des contrats de vente de quelques cents milles d'une voie ferrée, sujets à l'approbation de la législature, mais qu'il aurait dû consulter en premier lieu l'Assemblée Législative sur la question de savoir s'il était opportun ou non de vendre le chemin. C'est une prétention qui ne soutient pas une minute d'examen sérieux.

LE GOUVERNEMENT DE L'HON. M. DE BOUCHERVILLE ET LE CHEMIN DU NORD EN 1875.

Veut-on un précédent plus récent? Je citerai celui du gouvernement de l'honorable M. De Boucherville décidant, en 1875, de changer toute la politique provinciale au sujet du chemin de fer du Nord et de le construire comme entreprise du gouvernement, au lieu de le laisser à la charge de compagnies privées. Je prie cette honorable Chambre de remarquer

la grande différence qui existe, sur un point, entre le précédent que je cite et la ligne de conduite suivie par le gouvernement actuel. Nous avons eu des élections générales en 1875. Il ne fut pas un instant question, pendant cette campagne électorale, que la province serait appelée à se charger de la construction du chemin de fer du Nord comme travaux publics. Cependant, quelques semaines à peine plus tard, sans avoir consulté la députation nouvellement élue, le gouvernement de l'honorable M. De Boucherville adoptait pour principal article de son programme la construction du chemin du Nord par la province. Sans avoir demandé de soumissions, il passait des contrats avec deux entrepreneurs différents pour les deux parties du chemin. Il se présenta aux Chambres avec cette nouvelle politique, et la législature, qui n'avait pourtant pas été préalablement consultée, cependant l'approuva.

Le cas actuel est bien moins grave, puisqu'au contraire du précédent de 1875, le peuple a été directement consulté sur le principe de la vente du chemin du Nord, tandis qu'alors il ne l'a pas été pour savoir si le gouvernement devait renoncer à la politique des subventions aux deux compagnies qui avaient commencé les travaux, pour y substituer celle de la construction de la ligne comme entreprise publique de la province aux frais du trésor provincial.

LES PRÉCÉDENTS DU CHEMIN DU PACIFIQUE EN 1871 ET 1880.

Ne sait-on pas que pendant les vacances du parlement fédéral, après la session de 1870, le gouvernement du Canada négociait avec celui de la Colombie Anglaise l'entrée de cette province dans la Confédération, et acceptait, sans avoir préalablement consulté les Chambres, la condition de la construction du chemin de fer du Pacifique? Il s'agissait pourtant d'une immense entreprise de cent vint-cinq à cent cinquante millions de piastres. Cependant le gouvernement fédéral n'hésita pas,—comme c'était son droit et son devoir,—de conclure un pacte qu'il s'engageait à faire adopter par le parlement, sachant bien qu'il aurait à abandonner le pouvoir s'il ne réussissait pas à faire triompher l'importante mesure dont il avait eu le grand courage de prendre la responsabilité.

Nous avons un précédent plus récent que tous ceux que je viens de mentionner. Après la session du parlement fédéral de 1880, les Chambres se séparaient, les sénateurs et les députés retournaient dans leurs foyers, ayant en 1879, autorisé le ministère à consacrer cent millions d'acres de terre du Nord-Ouest aux travaux du chemin de fer du Pacifique, qui devait être construit et exploité par l'Etat.

Peu de temps après, le très honorable Sir John A. Macdonald, l'illustre chef du gouvernement fédéral, déclarait, sans le moindre avis préalable, que la politique de son cabinet était changée, et qu'au lieu de construire le chemin du Pacifique comme entreprise publique, il s'en allait, lui, le premier ministre, en Angleterre, pour négocier l'organisation d'un syndicat qui se chargerait d'exécuter les travaux comme entreprise privée, moyennant une subvention en argent et une concession de terres. Les négociations furent conduites avec vigueur et avec tout le soin et le dévouement qu'exigeaient les grands intérêts en jeu. Les conditions du contrat ne furent, avec beaucoup de raison, communiquées aux Chambres et au public qu'après l'ouverture de la session qui commença dans les premiers jours de décembre 1880. La Chambre des communes et le Sénat ne firent pas au gouvernement l'injuste reproche de ne pas les avoir consultés avant de changer ainsi sa politique du tout au tout. Ils savaient qu'il

est essentiellement du devoir d'un gouvernement responsable de prendre l'initiative des mesures d'intérêt public qu'il croit nécessaire à l'avancement et à la prospérité du pays, toujours sujettes à l'approbation des Chambres. Un ministère qui se dépouillerait de cette initiative proclamerait son incompétence, et il ne resterait d'autre alternative aux représentants de la nation que de lui signifier son congé, pour le remplacer par un cabinet comprenant mieux son devoir, et ayant l'intelligence et l'énergie de l'accomplir.

Si l'on prétend que la construction du chemin de fer du Pacifique était autorisée par statut, qu'elle était la politique du Canada, et que, par conséquent, le gouvernement fédéral pouvait fort bien changer le mode de l'exécution des travaux, j'admets que c'est vrai. Mais je puis prendre l'argument et l'appliquer à la question que nous discutons, et je dis que le chemin du Nord étant construit, le gouvernement provincial avait le droit d'en remettre l'exploitation à l'initiative privée, avec l'approbation des Chambres, tout comme le cabinet fédéral avait celui de charger un syndicat de construire le chemin du Pacifique, après avoir fait approuver le contrat par le parlement du Canada.

Si je voulais pousser plus loin mes recherches dans l'histoire constitutionnelle de notre pays, si j'avais le temps d'ouvrir les brillantes annales parlementaires de l'Angleterre, je pourrais vous citer encore de nombreux précédents qui justifieraient complétement l'honorable premier ministre de cette province et ses honorables collègues de la futile accusation d'avoir fait des contrats pour la vente du chemin du Nord sans avoir, au préalable, consulté cette Chambre sur le principe même de cette politique. Mais ce serait consacrer le temps précieux de la Chambre à une démonstration que je crois avoir faite à son entière satisfaction, comme ses marques d'assentiment me le prouvent.

LA QUESTION POLITIQUE DE LA VENTE DU CHEMIN DE FER DU NORD.

La position constitutionnelle du gouvernement au sujet de l'importante affaire sur laquelle nous délibérons étant bien définie, il me faut maintenant juger au mérite la question même de la vente de notre chemin de fer provincial et les contrats qui sont soumis à notre approbation.

Je dois déclarer tout de suite que je suis fortement en faveur de la vente du chemin, comme mesure politique provinciale. Toutes les études que j'ai faites de ces questions de chemins de fer m'ont profondément convaincu qu'il n'entre pas dans les attributions des gouvernements de construire et d'exploiter les voies ferrées. En principe, je suis opposé à l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Il est incontestable que les gouvernements ne peuvent pas administrer les chemins de fer avec autant d'économie et de succès que les compagnies.

La politique générale du Canada et des Etats-Unis a été de laisser à l'initiative et à l'esprit d'entreprise des capitalistes le soin de construire les réseaux de chemins de fer. Les gouvernements de ces deux pays ont limité leur contribution à ces travaux à des subventions en argent et des concessions de terres. Telle aussi a été la politique des législatures provinciales pour l'encouragement des entreprises de voies ferrées. Dans toute la confédération, il n'y a que deux exceptions principales à cette règle générale : la première, celle de la construction du chemin de fer Intercolonial par le gouvernement du Canada, la seconde, celle de la construction du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental par le gouvernement de cette province.

Le chemin de fer Intercolonial a été construit par l'Etat, en premier

lieu, pour des raisons militaires, secondement, parce qu'il n'offrait pas alors assez d'avantages commerciaux aux capitalistes pour les engager à se charger de l'exécution des travaux, et parce qu'il était nécessaire pour relier les provinces maritimes aux provinces de Québec et d'Ontario, pour donner un port de mer en hiver au commerce canadien, et aussi pour cimenter l'union politique fédérale fondée en 1867.

Quant au chemin de fer du Nord, on n'a certainement pas oublié dans quelles circonstances il est devenu entreprise provinciale. Les deux premiers parlements de cette province, après l'union, avaient appliqué à ce chemin la politique canadienne générale pour l'encouragement des voies ferrées, et avaient accordé aux compagnies qui voulaient le construire une forte subvention en argent et une grande concession de terres. Ces compagnies, pour des causes qu'il serait inutile de rappeler aujourd'hui, durent se déclarer incapables d'accomplir l'œuvre qu'elles avaient entreprise. C'est alors que le gouvernement de la province eût à changer sa politique relative au chemin, et à se charger de continuer l'exécution des travaux.

Bien que les subventions accordées aux compagnies fussent déjà considérables, pour un j'aurais préféré les voir augmenter d'une somme assez élevée plutôt que d'obliger le gouvernement à entreprendre la construction et l'exploitation du chemin, si une raison principale n'eut pas, dans le temps, primé toutes celles que l'on pouvait sérieusement opposer à la nouvelle politique du cabinet provincial. A cette époque, le gouvernement fédéral construisait le chemin de fer du Pacifique comme entreprise de l'Etat, et le chemin du Nord n'étant qu'un chaînon de notre grande ligne intercontinentale, il y avait beaucoup moins d'objection à ce que la province le construisît à ses frais. Ce n'est un secret pour personne que l'objectif de la politique provinciale était d'arriver, avec le temps, à vendre le chemin du Nord au gouvernement fédéral, qui serait ainsi devenu le propriétaire d'une ligne traversant tout le continent de l'Atlantique au Pacifique. Tel a été pour moi, comme pour bien d'autres, j'en suis convaincu, le motif déterminant de mon approbation de la politique du ministère de l'honorable M. De Boucherville au sujet de la construction du chemin de fer du Nord par la province.

LA POSITION PRISE DEVANT MES ÉLECTEURS.

De même que tous mes honorables collègues dans cette Chambre, en novembre et décembre derniers je briguais les suffrages des électeurs de l'un des comtés de cette province. Les citoyens du district électoral de Montmorency m'avaient spontanément prié de me porter candidat conservateur à l'élection alors prochaine. J'avais accepté la candidature qui m'avait été offerte, d'une manière si honorable pour moi, par une résolution adoptée à l'unanimité dans une réunion de nombreux délégués du comté. J'étais en campagne et j'avais engagé la lutte depuis peu de jours, lorsque je lus dans la presse le compte-rendu de l'éloquent discours que l'honorable premier ministre avait prononcé à Ste. Thérèse, dans son comté, au début de la bataille électorale qui devait se terminer par un si éclatant triomphe pour le gouvernement et pour celui qui en est le chef distingué. Je fus enchanté de constater que l'honorable premier ministre faisait de la vente du chemin du Nord à la compagnie du chemin de fer du Pacifique le principal article du programme qu'il demandait au peuple d'approuver. Cet article remplissait parfaitement mes vues sur la politique que j'espérais voir la province adopter avant longtemps relativement à notre chemin de fer provincial. J'étais très satisfait de ce que le

gouvernement en était si tôt venu à cette décision que j'avais souhaité dans l'intérêt bien entendu de notre province.

Dans toutes les assemblées devant lesquelles j'eus l'honneur d'adresser la parole, je déclarai que j'approuvais pleinement le projet du gouvernement de vendre le chemin de fer provincial à la compagnie du Pacifique. Je lus maintes fois les extraits suivants du discours de l'honorable premier ministre à Ste. Thérèse, le trois novembre 1881.

" Messieurs, j'ai encore une question à traiter devant vous, c'est celle du chemin de fer du gouvernement.

" Notre chemin nous coûte $13,000,000. D'après le plan primitif nous devions donner aux compagnies qui le construisait $2,000,000 en argent, et près de 3,000,000 d'acres de terre valant certainement au moins une piastre de l'acre, soit un total d'environ $5,000,000. Nous ne les avons pas données, mais le chemin nous coûte $13,000,000 .....

" Aujourd'hui, il se présente une occasion de vendre notre chemin. C'est une belle propriété destinée à servir de dernier chaînon entre les différentes lignes de chemins de fer qui doivent relier l'Atlantique au Pacifique, en traversant dans toute son étendue le sol du Canada. A quel prix devons-nous vendre cette propriété? Je crois que 8 millions de dollars n'est pas un prix exagéré. Nous n'aurions alors donné que les 5 millions que nous devions sacrifier en premier lieu.....

" Je n'hésiterais pas à dire que la compagnie du chemin de fer du Pacifique devrait acheter notre chemin, mais c'est une compagnie privée qui ne nous demande pas de voir à ses intérêts, et elle n'est pas obligée d'acquérir notre chemin de fer. Mais nous espérons qu'elle prendra en considération le but pour lequel ce chemin a été construit. De plus le gouvernement fédéral devra travailler avec nous, et nous aider à faire accepter par la compagnie du Pacifique nos conditions, qui sont raisonnables."

J'ai plusieurs fois pris cette position en faveur de la vente du chemin de fer du Nord à la Compagnie du chemin du Pacifique en présence de mon adversaire, M. Charles Langelier, le candidat libéral et oppositionniste à la dernière élection, qui ne s'est pas dit hostile à la vente du chemin, et à l'article du programme du gouvernement qui en faisait la principale question d'intérêt public à discuter pendant la campagne électorale. Le jour de la présentation des candidats dans la paroisse du Château-Richer, je fus honoré de la visite de l'honorable chef de l'opposition, qui vint mettre sa parole au service de mon adversaire, son partisan politique. Nous étions au vingt-cinquième jour de novembre. Le discours programme de l'honorable premier ministre était devant la province depuis trois longues semaines. L'honorable chef de l'opposition avait certainement dû le lire. Il avait sans doute entendu de la bouche même de l'honorable premier ministre, l'exposition des grandes lignes de la politique du gouvernement, surtout des vues du cabinet sur la vente de notre voie ferrée provinciale. Ce jour-là, je répétai devant l'honorable chef de l'opposition et devant mon adversaire que j'approuvais entièrement l'idée de vendre le chemin du Nord à la compagnie du Pacifique. Ni l'un ni l'autre ne souleva la moindre objection contre cette politique.

J'ai donc été élu comme partisan de la vente du chemin du Nord à la compagnie du Pacifique. Je veux être fidèle à l'engagement que j'ai contracté envers mes électeurs, et conséquent avec la position que j'ai publiquement prise devant le comté que j'ai l'honneur de représenter, il y a à peine quatre mois. J'étais en faveur du principe de la vente du chemin ; je le suis encore, je le suis plus fermement que jamais.

L'OPINION PUBLIQUE AU SUJET DE LA VENTE DU CHEMIN.

Si l'on consulte l'opinion publique dans tous les moyens de sa plus grande et plus solennelle manifestation, au sujet du principe même de la vente du chemin, on constate partout et de toutes les manières une unanimité presque complète.

Consulté directement lors des dernières élections générales, le peuple s'est prononcé formellement en faveur de la vente du chemin provincial.

La presse de la province, cette quatrième puissance de l'Etat, qui est l'expression de l'opinion publique, est, à peu d'exceptions près, favorable à la vente du chemin. Le principal organe de l'opinion libérale en cette province, le *Herald* de Montréal, s'est énergiquement prononcé en faveur de la politique ministérielle.

Il est connu que l'opinion générale des hommes publics qui se sont succédés au gouvernement depuis cinq ans est, en principe, favorable à la vente du chemin du Nord.

Depuis le commencement de ce débat, que le public de la province suit avec le plus grand intérêt, pas un seul des orateurs de l'opposition, ni l'un ni l'autre des honorables députés de Lotbinière, de Montréal-Centre, de Québec-Est, ne s'est prononcé contre le principe de la vente du chemin comme question politique.

Il y a près d'un mois que la session de cette législature est commencée, il y a une vingtaine de jours que les conditions des contrats ont été communiquées au public par la presse, ce grand moyen de publicité. Cependant, pas une seule pétition n'a été adressée jusqu'à aujourd'hui à cette Chambre contre les transactions dont la loyale opposition dans cette enceinte ne discute que les détails, étant d'accord avec le ministère sur le principe même de la politique qui en est la base. Quelques requêtes seront peut-être déposées sur le bureau de la Chambre, mais elles ne représenteront l'opinion que d'une minorité peu considérable dans un petit nombre de districts électoraux.

On a tenté au dehors une agitation contre les mesures du cabinet. Quelques rares réunions publiques ont eu lieu. D'une extrémité de la province à l'autre, à part de très peu d'endroits, le peuple est resté profondément calme, affirmant de nouveau, par sa résistance à ceux qui voulaient le soulever contre la politique du cabinet, qu'il maintient le jugement qu'il a rendu le deux décembre dernier, et qu'il veut que le chemin du Nord soit vendu. Comme l'exception prouve la règle, il faut conclure que les quelques assemblées qui ont été tenues, n'ont fait que prouver davantage qu'en général le corps électoral est en faveur de la politique ministérielle.

Quant à moi, en approuvant le principe de la vente du chemin du Nord, je suis certain de représenter l'opinion des électeurs du comté dont j'ai l'honneur d'être le député, parce que mon adversaire dans la récente lutte, mon prédécesseur dans cette enceinte, M. Charles Langelier, est lui aussi opposé à l'exploitation des chemins de fer par les gouvernements. Je cède au plaisir de relire l'extrait, cité la semaine dernière par l'honorable premier ministre, du discours que M. Langelier prononçait, l'année dernière, à la séance du 27 juin. Il disait :

" En Europe, les hommes les plus compétents sont unanimes à condamner l'exploitation d'un chemin de fer par l'Etat. Voici ce qu'en dit un homme dont la compétence en pareille matière est universellement reconnue, je veux parler de M. F. Jacquemin, directeur des chemins de fer de l'Est, en France ; Vol. I, page 33.

"Si l'on veut, dit-il, en parlant des dangers économiques de l'exploita-
" tion par l'Etat, apprécier l'exploitation par l'Etat, il faut voir ce qu'elle
" était dans les grandes lignes aliénées par les gouvernements allemands
" et ce qu'elle est encore dans quelques exploitations morcelées. Les
" dépenses d'exploitation sont soldées par le budget de l'Etat, on ne porte
" à leur réduction qu'un intérêt platonique. Quant au développement des
" recettes et à la recherche du trafic, il n'en est pour ainsi dire pas ques-
" tion : certains agents considéraient cette recherche comme avilissante;
" dans tous les cas, ils ne portaient aucun intérêt à une augmentation de
" transport, dont la première conséquence eut é é une augmentation de
" travail."

Ainsi, mon prédécesseur, M. Charles Langelier, est comme moi contre l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Tant d'idées et de principes nous séparent, que je ne vois pas le plus léger inconvénient à ce que nous soyions au moins d'accord sur un point.

L'OPINION EXTÉRIEURE SUR L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER PAR L'ETAT.

J'ai déjà parlé de la politique américaine pour l'encouragement de la construction des chemins de fer. Jamais le principe de la construction et de l'exploitation des voies ferrées par l'Etat n'a eu de prise sérieuse dans la république voisine.

Que se passe-t-il dans la classique Europe ? On y discute depuis de longues années cette même question de l'exploitation des voies modernes de communication par les gouvernements, et l'opinion s'accentue de plus en plus contre l'idée de confier à l'Etat la très lourde tâche d'administrer les chemins de fer.

En Angleterre, cette terre de la liberté constitutionnelle, ce pays des grands capitaux, on a fait, il y a quelques années, après que le gouvernement impérial eut prit le contrôle du réseau télégraphique, un mouvement en faveur du rachat de tous les chemins de fer de la Grande-Bretagne par l'Etat. De prime abord, l'idée eut un certain succès, en ce qu'on la discuta sérieusement, mais après réflexion, lorsque l'on put se rendre compte des difficultés énormes du projet recommandé par des esprits aventureux, de la grandeur des opérations financières qu'il nécessiterait, de l'accablante responsabilité administrative dont on chargerait le gouvernement, déjà si absorbé par les besoins et les affaires du plus vaste empire du monde, des entraves que l'on mettrait à la rapidité du mouvement commercial, en substituant la lenteur officielle à l'énergie de l'initiative privée, on recula devant l'immensité d'une œuvre impossible à réaliser dans des conditions satisfaisantes. Aussi, aujourd'hui, la question du rachat des chemins de fer par l'Etat n'est plus du domaine de la politique pratique en Angleterre. C'est tout au plus si quelques économistes en font encore le sujet de leurs méditations.

En France, le courant de l'opinion est de plus en plus hostile à la construction et à l'exploitation des chemins de fer par le gouvernement. On y a bien longuement discuté cette question depuis près d'un demi-siècle, et maintenant plus que jamais l'on est convaincu que les voies ferrées sont mieux administrées par les compagnies privées que par l'Etat. Cette honorable Chambre me permettra sans doute de dire ce qu'en pensait, en 1837, au commencement même de l'ère des chemins de fer, une des plus fortes intelligences de notre ancienne mère-patrie, une des gloires les plus brillantes de la tribune française, Berryer.

On discutait des projets de loi sur les chemins de fer. Pendant cet intéressant débat, on agita particulièrement la question du meilleur système d'intervention du gouvernement dans ces entreprises. Le 19 juin 1837, M. Berryer prononça un remarquable discours sur ce sujet. Après avoir convenu que, dans l'état actuel des choses, la proposition de la construction aux frais exclusifs du trésor public des grandes lignes de chemins de fer à l'état de projet, n'était pas même présentable, et qu'il fallait recourir au crédit des compagnies, l'illustre orateur posait ensuite la question :

"Mais le gouvernement, en s'adressant à des compagnies pour exécuter ces travaux, doit-il y contribuer ?"

M. Berryer répondait comme suit à cette question :

"Je pense qu'il est impossible de contester les avantages immenses que, dans un intérêt public, pûrement public, il y a à ce que le gouvernement contribue aux travaux des compagnies, avantages immenses dans un intérêt actuel, plus considérables peut-être dans un intérêt d'avenir. Je dis qu'il y a intérêt, et je le démontrerai tout à l'heure, intérêt, non pas intérêt du Trésor, mais intérêt public pour la fortune générale de la France. Non-seulement il y a intérêt, mais aussi il y a justice ; car soyez convaincus que les chemins de fer, quel que soit leur produit intrinsèque, qui peut ne pas atteindre les magnifiques espérances dont se bercent ceux qui veulent les exécuter ; mais si leur produit intrinsèque ne s'élève pas si haut, leur effet quant à la multiplication des échanges, des négociations, du mouvement d'hommes, d'affaires, de marchandises, ce mouvement-là sera multiplié de toute la vitesse dont les chemins de fer accélèrent les relations sur terre. Ce mouvement amène nécessairement un accroissement de recette pour le Trésor. Plus les échanges, plus les négociations se multiplient, plus les droits indirects du Trésor s'accroissent par le mouvement accéléré des affaires. Le Trésor retrouvera donc, dans le mouvement des affaires, le sacrifice qu'il aura fait pour contribuer à l'exécution des chemins de fer."

"Non-seulement il y a justice, mais encore intérêt immense."

C'est parce qu'il y avait justice et intérêt pour le gouvernement de la province à contribuer à la construction de la grande ligne provinciale du chemin du Nord, qu'il se faisait autoriser par cette législature à donner une subvention de $2,000,000 et une concession de 3,000,000 d'acres de terre aux compagnies qui avaient entrepris l'exécution des travaux. C'est parce qu'il y a justice et intérêt, que la province ne doit pas regretter de contribuer aux frais de la construction du chemin de fer du Nord au montant de la différence entre le coût des travaux exécutés par le gouvernement et la somme pour laquelle la ligne est vendue.

M. Berryer mentionnait les divers systèmes d'intervention du gouvernement. Il disait :

"De ce point, j'arrive à examiner la question de savoir comment le gouvernement doit intervenir. Trois systèmes de participation du gouvernement ont été présentés dans les différentes lois qui vous ont été soumises ; un système de prêt, un système de subvention pour une partie aliquote du capital, un système de garantie d'un minimum d'intérêts.

"Quant au système de prêt, je crois qu'il faut de suite en dégager la question. Je ne crois pas qu'il soit praticable, qu'il soit admissible pour les travaux à faire pour les grandes lignes sur l'importance desquelles il y aura au commencement, et dans le cours de l'exécution, un inconnu, un imprévu immense. Je le crois d'autant moins qu'il faut prendre en con-

sidération les éléments dont se composent les compagnies qui construiront les chemins de fer. En Angleterre, le système d'intervention du gouvernement se réalise par le système de prêt; c'est le mode dominant. Mais considérez que là l'esprit d'association vivifie tout, anime tout. Remarquez que là, par l'heureuse organisation du pays, les chemins à faire sur une petite étendue, comparativement à ceux de la France, sont mis à exécution par des intérêts de communauté. Ce sont les richesses agricoles ou industrielles du même comté qui s'associent et qui ont bien moins en vue l'intérêt direct qu'elles retireront du droit de péage et de transport, que l'intérêt immense de leurs produits agricoles et industriels. Ce grand esprit d'association et la force de la communauté des intérêts d'un même comté donnent aux compagnies des garanties de solvabilité qui peuvent permettre au gouvernement, sans courir de risque, de leur faire des prêts."

Au Canada, l'intervention des gouvernements dans la construction des chemins de fer s'est réalisée par le système des subventions, incontestablement le plus convenable, le plus facile, le meilleur dans les conditions particulières de notre pays. Par le système des subventions, nos gouvernements savent exactement ce qu'ils peuvent et doivent contribuer à la construction d'une voie ferrée, dans l'intérêt public qu'ils représentent spécialement. Leur responsabilité cesse avec le paiement de la subvention.

Au début de l'ère des chemins de fer, M. Berryer affirmait hautement qu'il y avait inévitablement, dans l'exécution des travaux d'une ligne, un inconnu, un imprévu immense. Dans le même discours, il disait encore à ce sujet :

"En effet, je défie tous les ingénieurs de France de garantir l'évaluation des travaux d'un chemin de fer, surtout lorsqu'ils ne peuvent pas le faire uniquement sur des plateaux, lorsqu'ils sont obligés de parcourir des marais, des bas-fonds, ce qui occasionne des dépenses que l'on ne peut apprécier; il faut s'attendre continuellement à être obligé d'ouvrir des tranchées, à faire des sondages, et les évaluations primitives sont toujours fausses. Ainsi, vous voyez qu'en Angleterre, les frais ont toujours été triplés; ici, à la porte de Paris, les dépenses sont plus que doublées dans ce moment. Il y a donc toujours des évaluations qui ne peuvent pas atteindre la réalité, il y a un imprévu énorme."

M. Berryer employait cet argument contre l'intervention du gouvernement par le système du prêt d'une fraction du capital de tant pour cent de la somme requise pour l'exécution des travaux d'un chemin. Il est évident que les mêmes objections existent avec beaucoup plus de force contre la construction des chemins de fer par l'Etat. Qui ne sait que dans notre propre pays, l'expérience des quarante dernières années a surabondamment prouvé que, malgré les progrès réalisés dans l'art de construire les chemins de fer, il existe toujours, comme le disait M. Berryer, il y a près d'un demi-siècle, dans l'exécution de ces travaux, un imprévu immense qui déjoue les évaluations apparemment les plus raisonnables et les plus justes.

Cette association des richesses agricoles et industrielles, cette communauté d'intérêts, dont parlait M. Berryer dans la partie de son discours que j'ai lue, voilà le levier puissant de succès que nous devons assurer à l'administration du chemin de fer du Nord, et pour cela il nous faut vendre la ligne et en remettre l'exploitation à une ou à des compagnies.

LA POLITIQUE FRANÇAISE ACTUELLE SUR LES CHEMINS DE FER.

L'expérience acquise depuis le jour, déjà si éloigné, où l'on discutait dans les Chambres françaises ces importants projets de loi sur les chemins de fer, a-t-elle démontré que les gouvernements peuvent avantageusement, pour eux et pour le public, construire et exploiter ces voies de communication? Non, loin de là. Examinons un peu ce qui se passe actuellement en France. La semaine dernière, l'honorable premier ministre nous signalait, à l'appui de sa politique, le fait que, malgré toute son influence personnelle et le prestige de sa parole, M. Gambetta tombait récemment du pouvoir après avoir, peu de jours auparavant, osé déclarer à la tribune française que le rachat des chemins de fer par l'Etat était l'un des principaux articles du programme de son ministère.

M. de Freycinet a été chargé par monsieur le président de la République de former un nouveau cabinet. Il a offert le portefeuille des finances à M. Léon Say, qui ne l'a accepté qu'à la condition formelle que le nouveau gouvernement abandonnerait toute idée du rachat des chemins de fer par l'Etat. Il y a même plus. La politique du ministère est de confier à des compagnies la tâche de compléter l'immense réseau de voies ferrées dont M. de Freycinet a conçu le plan, il y a quelques années, lorsqu'il était ministre des travaux publics dans le ministère Waddington, je crois, et dont il réussit à faire commencer l'exécution comme entreprise publique.

Voici ce qu'un journal financier très important de Paris, *Le Moniteur des Fonds et des Valeurs industrielles*, publiait, le vingt-trois février dernier, il n'y a pas encore deux mois, à propos de la politique du ministère de M. de Freycinet sur les chemins de fer français :

" Des bruits dénués de fondement prétendaient que des dissentiments graves existaient dans le sein du ministère au sujet des grands travaux d'utilité publique.

" Au moment où ces bruits étaient mis en circulation, des négociations importantes étaient, au contraire, engagées, au nom de l'Etat, avec les principales compagnies des chemins de fer, dans le but de réaliser un des points les plus considérables du programme économique et financier de M. Léon Say : l'achèvement du réseau par l'initiative privée.

" Nous apprenons que les pourparlers dans ce but sont déjà très avancés, ce qui fait prévoir une solution prochaine.

" Nous le désirons vivement. Le système de l'association de l'Etat et des compagnies a produit de si remarquables résultats, que tout commande de le maintenir au lieu de se livrer à de dangereuses expériences. C'est incontestablement le levier le plus puissant et le plus éprouvé dont on puisse se servir pour terminer le réseau national, sans imposer au Trésor des charges excessives qu'il ne serait pas en mesure de supporter.

" Il est certain que les compagnies seront obligées de s'adresser comme l'Etat, au marché des capitaux pour se créer les ressources nécessaires à la construction des nouvelles lignes ; mais des émissions d'obligations présenteront bien moins d'inconvénients que des émissions de rentes."

Cet article se termine comme suit:

" Rassurées contre l'éventualité d'un rachat qui eût été aussi désastreux pour le Trésor que pour les intéressés des chemins de fer, les grandes compagnies, sûres du lendemain et de leur entente avec l'Etat, peuvent, sans autres préoccupations, consacrer tous leurs efforts et leur expérience à améliorer les services et à leur donner le développement, la rapidité, la commodité, la sécurité et surtout le bon marché que réclament le commerce et les voyageurs."

"C'est dans cet esprit de mutuelle bonne volonté qu'il faut conduire les négociations entamées."

Dans un autre article du même journal intitulé: *L'Etat et les chemins de fer*, je trouve aussi les quelques lignes suivantes dont cette honorable Chambre aimera sans doute à entendre la lecture.

"Il est certain que ces dernières (c'est-à-dire les compagnies), grâce à la plus-value croissante de leurs recettes, sont en mesure d'assumer la charge de lignes nouvelles. M. Léon Say avait, dans une étude financière récente indiqué qu'un recours à l'industrie privée serait, dans ces conditions, éminemment opportun. Le gouvernement l'a compris."

Et à la fin de ce second article sur le sujet:

"Si maintenant nous cherchons à nous rendre compte du prix de revient des travaux exécutés par les compagnies et par l'Etat, nous voyons que le prix du kilomètre des lignes dont l'infrastructure est faite par l'Etat n'est pas inférieur à 245,700 fr. par kilomètre. Ces chiffres démontrent d'une façon péremptoire combien l'industrie privée est supérieure au point de vue de l'économie à l'administration de l'Etat. De tels résultats sont bien faits pour décider le ministère à persévérer dans l'intention qu'on lui prête de faire largement appel aux compagnies privées pour l'achèvement de notre réseau national."

Nous avons donc à l'appui de la politique du gouvernement de cette province au sujet du chemin de fer du Nord, le grand exemple du ministère français abandonnant le projet de rachat des chemins de fer, et chargeant des compagnies privées de la tâche de terminer et d'exploiter le vaste réseau jusqu'à présent en cours d'exécution comme entreprise de l'Etat. C'est, dans les deux cas, la même idée politique qu'il n'entre pas dans les attributions régulières des gouvernements de construire et d'exploiter les chemins de fer.

Quand la France, cette France que nous aimons toujours avec tout le dévouement de fils qui n'oublieront jamais leur origine, cette France que nous souhaitons voir grande, prospère et heureuse, entreprenait, il y a peu d'années, la construction de l'immense réseau de chemins de fer et les travaux de canalisation proposés par M. de Freycinet, il n'y eût, dans le monde entier, qu'un cri d'admiration pour l'énergie nationale de ce peuple se relevant si fort et si riche des désastres dont il avait été victime dans la grande guerre de 1870. Les milliards d'indemnité payés à la Prusse n'avaient pas épuisé les ressources de sa prodigieuse épargne, et il n'hésitait pas à commencer des travaux évalués à au moins trois milliards de francs. Nous nous sommes réjouis des succès de notre ancienne mère-patrie, parce que si nous avons pour la Couronne britannique, dont je vois l'emblème sur le bureau de cette Chambre, pour le drapeau que nous avons juré de défendre, pour le grand empire dont nous faisons partie, la loyauté de la fidélité, la loyauté de l'allégéance, la loyauté de la reconnaissance pour les libertés reconnues, la loyauté de l'honneur, nous avons et nous aurons toujours pour la France la loyauté filiale du sentiment, la loyauté du cœur.

Les puissances continentales ont pourtant une grave raison pour s'assurer la propriété et le contrôle absolu des voies ferrées. On sait quelles sont leurs relations diplomatiques, leurs rivalités, leurs traditions militaires. Elles sont à tout moment exposées à des difficultés internationales les obligeant à prendre les armes pour la défense de leurs territoires. Les chemins de fer donnent le meilleur moyen de mettre en

pratique le principe que le plus grand homme de guerre de tous les temps, celui qui au commencement du siècle promenait ses armées victorieuses dans toutes les capitales de l'Europe, proclamait comme l'un des plus essentiels à la victoire, et, qu'avec son vigoureux et profond langage, il exprimait en huit mots : se diviser pour vivre, se réunir pour combattre.

Les voies ferrées favorisent au plus haut degré la rapide concentration pour le combat des troupes qu'un général est obligé de diviser pour pouvoir tirer leur subsistance d'une plus grande étendue de pays. C'est sans doute le but de la politique de contrôle de l'empire allemand sur les chemins de fer.

Cependant, malgré cette raison d'Etat d'un ordre tout à fait supérieur, on voit la France qui s'impose de si lourds sacrifices pour l'organisation de son armée nationale, pour son matériel de guerre, pour sa marine militaire, pour ses places fortes, s'en rapporter au concours des compagnies pour la mobilisation et le transport de ses troupes, plutôt que de charger son gouvernement du fardeau de la construction et de l'exploitation des chemins de fer et des difficultés financières qui en découlent.

Il ne faut pas oublier non plus que notre situation est bien différente de celle des puissances européennes. Notre pays est encore nouveau. Son organisme se perfectionne et se consolide tous les jours, mais ce serait manquer de sagesse et de prévoyance que de le soumettre inutilement à une trop forte tension. On a beau dire et on a beau faire, les fortes administrations, comme toutes les grandes choses, sont l'œuvre du temps, de l'expérience, du génie des générations. Je conçois facilement que dans des pays fortement constitués comme l'Angleterre, la France, l'Allemagne, au point de vue administratif, les gouvernements puissent exploiter les chemins de fer plus avantageusement qu'on ne saurait le faire au Canada et aux Etats-Unis, où les rouages de l'administration publique ne sont point encore parvenus à cette régularité d'engrenage qui sont, en Europe, le fruit de siècles de fonctionnement et d'épreuves de tous genres dans les troubles civils, les révolutions, et les guerres.

LES CONTRATS FAITS PAR LE GOUVERNEMENT.

L'excellence du principe de la vente du chemin de fer du Nord étant admise par tous, à très peu d'exception près, la seconde question qu'en notre qualité de représentants du peuple il nous faut bien étudier, c'est celle de la nature des transactions conditionnelles faites par le gouvernement, et que cette Chambre, dans le libre exercice de ses droits constitutionnels, peut approuver ou rejeter. Les contrats déposés sur le bureau, et dont copie nous a été donnée dès le commencement de la session, sont-ils, tout considéré, les plus avantageux que le ministère pouvait faire dans les circonstances ? C'est ce que je me propose d'examiner avec tout le soin et toute l'attention que mérite cet important sujet, avec une juste appréciation de la difficulté de juger une question aussi compliquée de sa nature, avec toute la patriotique anxiété que j'éprouve à la pensée que nous sommes appelés, par le vote que nous allons donner sur la politique ministérielle que nous discutons, à décider, dans une large mesure, de l'avenir de notre province.

Par les contrats à nous soumis, le chemin de fer du Nord est vendu à deux compagnies distinctes, la partie ouest, s'étendant de Montréal à

Ottawa, à la compagnie du chemin de fer du Pacifique, la partie est, de Québec à Montréal, à un syndicat provincial qui sera constitué en compagnie par une loi de cette législature.

J'avoue sans la moindre hésitation que mes préférences personnelles seraient pour la vente du chemin en entier à la compagnie du Pacifique. C'est chez moi une opinion qui date de plus d'une année. Le jour où, l'an dernier, cent quarante députés se levaient dans la Chambre des communes du Canada pour approuver le contrat fait par le gouvernement fédéral avec le syndicat du Pacifique, et le ratifiaient par une majorité de quatre-vingt-six voix, la plus forte majorité qui soit enregistrée dans nos annales parlementaires, ce jour-là je déclarais dans la conversation, ce que j'ai répété très souvent, surtout publiquement pendant la récente lutte électorale, que j'étais convaincu que désormais la politique provinciale devait être de vendre le chemin du Nord à la compagnie du Pacifique qui se proposait alors,—ce qu'elle a fait depuis,—d'acheter la ligne du Canada central se terminant à Ottawa.

C'était aussi l'idée politique du cabinet telle qu'exprimée dans le discours-programme de l'honorable premier ministre à Ste. Thérèse.

Cet article du programme ministériel est modifié, et, par les transactions faites, la partie ouest du chemin du Nord est seule vendue à la compagnie du chemin de fer du Pacifique. Cette modification, bien que sérieuse, est-elle assez grave pour m'engager à désapprouver les contrats de vente conditionnelle qui ont été faits? Non, certes, et voici mes raisons.

J'étais, et je suis encore, comme le gouvernement lui-même, en faveur de la vente du chemin en entier à la compagnie du Pacifique. Mais si, de notre côté, nous désirions vendre, la compagnie du Pacifique, du sien, était parfaitement libre de ne pas acheter. La province, représentée par son gouvernement, et la compagnie du Pacifique étaient toutes deux parties au contrat. Le ministère ne pouvait pas forcer la compagnie à acheter tout le chemin; cette dernière n'a pris que ce qu'elle voulait avoir.

On nous dit—on l'a écrit dans la presse, et on l'a insinué dans cette enceinte—que la compagnie du Pacifique était disposée à acheter tout le chemin. Sur quoi se fonde-t-on pour faire une semblable assertion? Sur de vaines suppositions, sur de vagues rumeurs très probablement mises en circulation dans le but de créer une fausse impression dans les esprits.

Rien nous autorise à penser que la compagnie du Pacifique aurait acheté tout le chemin du Nord, tandis que nous avons les preuves les plus convaincantes que telle n'était pas son intention.

L'honorable premier ministre, qui a conduit toutes les négociations relatives à la vente du chemin avec la sollicitude, l'énergie et la persévérance que l'on sait, nous a dit qu'un jour la compagnie du Pacifique a consenti à acheter toute la ligne, mais à la condition de ne payer le capital du prix d'achat—$8,750,000, moins $750,000 pour les travaux que le gouvernement se serait engagé à exécuter, c'est-à-dire $8,000,000—que dans cinquante ans, et à ne donner qu'un intérêt de quatre pour cent, conditions évidemment inacceptables que le ministère a très bien fait de rejeter.

Depuis, la compagnie du Pacifique a positivement refusé d'acheter tout le chemin. Pour preuve, nous avons en premier lieu la parole de l'honorable chef du gouvernement. Quand un premier ministre fait une déclaration officielle de son siége en Chambre, parlant au nom de la Couronne dont il est le serviteur tout comme celui du peuple, il serait injurieux de mettre sa parole en doute.

Secondement, nous avons la correspondance dont l'honorable premier ministre a donné lecture la semaine dernière devant cette Chambre.

Si mes honorables collègues ne sont pas encore pleinement convaincus que la compagnie du Pacifique ne voulait pas acheter la partie est du chemin du Nord, entre Québec et Montréal, je puis leur en donner une autre preuve qui fera sans doute disparaître de leur esprit l'ombre même de la plus légère incertitude sur ce point important de la discussion.

En décembre et janvier derniers, les organes de l'opposition à la Chambre des communes supposèrent toutes sortes d'intentions à la compagnie du Pacifique. Le *Globe*, de Toronto, s'empressa de communiquer ces rumeurs au public, en leur ouvrant ses colonnes. On disait que la compagnie ne construirait pas la partie au nord du lac Supérieur, et qu'elle avait définitivement abandonné le projet de relier la station Callander au Sault Ste. Marie par un embranchement.

La compagnie du Pacifique ne voulut pas que le peuple du Canada fût trompé par des articles malveillants de journaux peu soucieux de susciter des obstacles à l'exécution d'une grande œuvre nationale. Le bureau de direction se réunit et autorisa son secrétaire à publier dans la presse une lettre faisant connaître ses intentions formelles au sujet de l'exécution de son contrat. Cette honorable Chambre me permettra de lire les principaux paragraphes de cette lettre. Le secrétaire de la compagnie, M. Drinkwater, écrivait aux éditeurs des journaux, en date du 19 janvier dernier :

"MONSIEUR,

" Les faux rapports se continuant au sujet de l'exécution des plans de la compagnie, j'ai reçu instruction de la part des directeurs de faire la déclaration suivante et de vous prier de la rendre publique.

1. C'est l'intention de la compagnie de pousser les travaux de construction de la ligne de Winnipeg en gagnant l'Ouest avec toute la diligence possible pendant la présente année. Notre but est d'ouvrir cette partie du pays à la colonisation, et ce, aussitôt que faire se pourra, en même temps que de faciliter le transport des hommes et du matériel pour les travaux plus difficiles des Montagnes-Rocheuses, travaux que la compagnie se propose de commencer simultanément à l'est et à l'ouest dans le printemps de 1883. Pour réussir dans ce projet, la compagnie aura à accomplir un exploit sans précédent dans l'histoire des chemins de fer, celui de la pose des lisses sur 500 milles continus de chemin dans une période de six mois. Cependant la température aidant, les mesures que nous avons prises sont telles que nous nous croyons certains du succès.

. . . . . .

3. Les travaux sur la partie est de la ligne principale sont exécutés à deux points à la fois, occupant autant d'hommes que nous avons pu en employer. Les explorations étant terminées, ces corps d'ouvriers se réuniront au commencement du printemps. Comme c'est l'intention de la compagnie de maintenir la voie aussi près que possible des rives du lac Supérieur, on espère trouver d'autres points où les travaux seront accordés par contrat.

"Le choix du nouveau tracé raccourcira l'embranchement du Sault Sainte-Marie, ouvrira Algoma Mills et probablement plusieurs ports sur les lacs au trafic de Chicago et d'autres centres commerciaux importants, ainsi que de la Baie du Tonnerre, et ce, en attendant le parachèvement complet de la ligne, c'est-à-dire d'ici à cinq ans.

4. L'embranchement du Sault Sainte-Marie se trouvant ainsi réduit à une longueur de soixante milles ou environ, à partir du point de raccordement projété avec la ligne principale, cette modification aura pour effet de précipiter l'ouvrage au lieu de le retarder. C'est l'intention de la compagnie de construire cette ligne sans délai et de la relier avec toute voie ferrée pour l'échange du trafic à la frontière Internationale.

. . . . . .

6. " La compagnie comprenant la nécessité d'avoir son principal terminus de l'est à Montréal, conclura, l'occasion s'en présentant, des arrangements avec tout chemin de fer existant actuellement ou à l'état de projet, pour le trafic entre ce point et la ligne principale. Il n'a jamais été question pour la compagnie d'avoir des intérêts dans aucun chemin de fer projété à l'est ou au sud de Montréal, ou à l'ouest de Perth.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. Drinkwater,

Secrétaire."

" Montréal, 19 janvier 1882."

Le dernier paragraphe de cette importante lettre nous intéresse surtout, en tant qu'il se rapporte aux contrats de vente soumis à notre approbation. On y lit—et je prie mes honorables collègues de bien peser les termes de ce paragraphe—que la décision de la compagnie, qui comprend *la nécessité d'avoir son principal terminus de l'est à Montréal*, est de conclure, *l'occasion s'en présentant, des arrangements avec tout chemin de fer existant actuellement* ou a l'état de projet, *pour le trafic entre ce point et la ligne principale.*

La compagnie voulant avoir son principal terminus de l'est à Montréal, elle n'a jamais eu l'intention d'obtenir des intérêts dans aucun chemin de fer projeté à l'est ou au sud de Montréal.

La lettre du secrétaire de la compagnie du Pacifique est datée du 19 janvier 1882, et le contrat de vente conditionnelle de la partie ouest du chemin du Nord n'a été signé par l'honorable premier ministre, au nom du gouvernement, et les directeurs du chemin du Pacifique représentant la compagnie, que le quatrième jour de mars dernier, un mois et demi après que le bureau de direction de la compagnie du Pacifique eût formellement déclaré qu'il voulait placer son principal terminus de l'est à Montréal. Nous trouvons donc dans ce paragraphe la preuve convaincante que la compagnie du Pacifique n'a pas voulu acheter la partie est du chemin de fer du Nord, que le gouvernement désirait lui vendre.

Pour se rendre bien compte des intentions réelles de la compagnie du chemin de fer du Pacifique, il importe de ne pas juger la question qu'au point de vue de l'intérêt public que le gouvernement avait, au nom de la province, à lui vendre tout le chemin. Il faut aussi se placer au point de vue des intérêts de la compagnie du Pacifique, la seconde partie au contrat de vente de la partie ouest du chemin provincial.

Je suis parfaitement convaincu que la compagnie du Pacifique n'a pas voulu acheter la partie est du chemin du Nord, pour l'excellente raison qu'elle n'en a pas besoin. Elle a entrepris l'exécution des travaux et l'exploitation de la ligne à partir du lac Nipissingue jusqu'à l'océan Pacifique, en passant au nord du lac Supérieur. En vertu de son contrat, elle a encore neuf ans pour finir cette œuvre colossale. Elle veut la terminer dans le cours de cinq années, comme il est dit dans un des paragraphes

de la lettre que je viens de citer. Tant mieux, si elle peut réussir à acomplir ce prodige. Mais malgré toute sa bonne volonté, malgré son énergie, il se peut fort bien qu'il lui faille une couple d'anpées de plus pour parachever la partie au nord du lac Supérieur, dont les travaux seront très difficiles et très dispendieux. Qu'elle remplisse cette tâche immense dans le cours de six à sept ans, et elle aura fait un effort vraiment merveilleux.

De quelle grande utilité la partie est du chemin du Nord serait-elle à la compagnie du Pacifique, avant que cette dernière n'ait relié la station Callander au terminus de la partie de Winnipeg à la Baie du Tonnerre, par la ligne au nord du lac Supérieur? Si l'on se place au point de vue de la compagnie du Pacifique, on voit tout de suite qu'il est évident qu'elle ne saurait avoir besoin de la partie du chemin provincial entre Québec et Montréal avant six, sept, huit ans peut-être. Je conçois facilement que cette compagnie, désireuse de consacrer ses ressources et son énergie à l'accomplissement de l'œuvre colossale qu'elle a entreprise, n'aime pas à compliquer, sans de très graves raisons, les grandes opérations financières qu'il lui faut faire, en contractant de nouvelles obligations qu'aucune nécessité immédiate, ou même prochaine, ne justifierait. Comme citoyens du Canada, nous devons souhaiter le succès de la compagnie du Pacifique dans l'entreprise nationale dont elle est chargée. Nous ne pouvons pas raisonnablement demander qu'elle rende encore plus difficile sa lourde tâche, en étendant à des affaires secondaires pour elle, bien qu'importantes pour nous au point de vue provincial, la vigoureuse initiative qu'elle est obligée de concentrer sur les grands travaux qu'elle exécute dans l'intérêt général de la confédération. Tout ce qui importe à la compagnie du Pacifique, pour le présent et pour quelques années encore, c'est d'atteindre le fleuve St. Laurent au point le plus rapproché. Voilà pourquoi elle achète la partie ouest du chemin de fer du Nord.

LA QUESTION DES SOUMISSIONS.

On a dit au dehors, et on a répété dans cette Chambre, que le gouvernement aurait dû publier dans les journaux des avis offrant le chemin du Nord en vente et sollicitant des soumissions. Je ne crois pas ce reproche sérieux. Le but d'une demande de soumissions est la publicité, afin de provoquer la concurrence. Il n'y en a pas d'autre.

Le fait que la politique du cabinet était de vendre le chemin était parfaitement et publiquement connu d'une extrémité du Canada à l'autre, aux Etats-Unis, en Angleterre, et en France. Le discours-programme de l'honorable premier ministre à Ste. Thérèse a été publié dans un très grand nombre de journaux. Je ne vois pas comment des avis chèrement payés auraient pu donner plus de publicité à la déclaration ministérielle au sujet du chemin de fer provincial, que l'insertion, dans presque tous les journaux du pays et dans plusieurs feuilles étrangères, des paroles de l'honorable chef du gouvernement déjà citées.

Rien ne prouve mieux que la politique du ministère était connue que les propositions d'achat qu'il a reçues, dont une couple venant de capitalistes anglais.

L'OPINION DE M. SHANLY.

Nous avons d'abord, en faveur du système adopté par le gouvernement, la haute autorité de M. W. Shanly, l'un des ingénieurs les plus éminents du pays et même de l'Amérique, l'un des hommes les plus versés

dans les affaires des chemins de fer. En décembre dernier, M. Shanly adressait à l'honorable premier ministre la lettre suivante que je trouve aux pages deux et trois de la correspondance qui nous a été soumise. Il est utile de la relire pour se bien pénétrer des sérieuses raisons que l'auteur donne à l'appui de son opinion.

" MONTRÉAL, 27 décembre 1881.

L'honorable M. J. A. CHAPLEAU,
Premier ministre, etc.
Québec.

MON CHER MONSIEUR,

En réponse à une question que vous m'avez posée récemment, je dois vous dire que je crois fermement que pour essayer de louer ou de vendre le chemin de fer du gouvernement, ce sera un plan beaucoup meilleur et plus sûr de négocier privément, pour ainsi dire, avec des personnes notoirement désirables, comme locataires ou comme acheteurs, que d'offrir cette propriété par voie de soumissions publiques.

Le système des soumissions publiques a été essayé en 1878, et n'a donné que des résultats décidément défavorables. Il a été reçu une foule d'offres de nature si différente quant à l'évaluation de la propriété, qu'elles indiquaient que plusieurs de ceux qui désiraient louer le chemin ne connaissaient guère le sujet qu'ils traitaient: on avait donné une apparence spécieuse à des offres entièrement sans valeur, en offrant de hauts prix de loyer avec garantie pour " l'exécution fidèle du contrat," garanties qui, examinées de près, n'étaient pas des garanties du tout.

On arriverait inévitablement à de semblables résultats en demandant des soumissions maintenant ou en n'importe quel temps. Il serait fait des offres que, si acceptables qu'elles fussent en apparence, vous seriez obligé de rejeter. Les compagnies, ou les syndicats financièrement capables d'assumer le contrôle et d'entreprendre l'exploitation des 400 milles de chemin de fer du gouvernement, ne se forment pas dans un instant, et les personnes capables de former ces associations ne se soucieraient probablement pas d'entrer en concurrence avec tout venant. Donc, une conséquence très probable de la mise à l'enchère du louage de la ligne serait d'empêcher complétement les locataires les plus désirables de soumissionner, et de mettre le gouvernement dans la nécessité de négocier, du mieux qu'il pourrait, seulement avec les gens qui répondraient à ses demandes de soumissions.

Après avoir adopté le principe de la compétition publique, le gouvernement ne pourrait guère mettre de côté toutes les offres faites, et en revenir en dernière alternative aux négociations privées. On s'attendrait naturellement à ce qu'il louât le chemin à quelqu'une des compagnies qui auraient soumissionné.

Le choix des personnes à qui confier le soin et l'exploitation d'une propriété d'une aussi grande valeur que le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, pour une période de 10, 20, ou 25 ans, est une affaire qui exige la plus sérieuse considération, et dans mon opinion, le plus sûr moyen d'obtenir la pleine valeur de cette propriété soit en l'affermant, soit en la vendant, c'est que le gouvernement fixe la valeur minimum de cette propriété pour la province et négocie sur cette base avec des personnes dont la capacité, pour assumer et remplir le contrat sous l'une ou l'autre forme, est hors de doute.

Votre tout dévoué,

(Signé), W. SHANLY.

Les vues de M. Shanly sont parfaitement justes, et le gouvernement a bien fait de s'y conformer.

Nous avons aussi à l'appui du système recommandé par M. Shanly et adopté par le cabinet, deux précédents de la plus haute importance: premièrement, celui créé par le ministère de l'honorable M. De Boucherville, en 1875, lorsqu'il donnait les contrats pour les deux parties du chemin du Nord à des entrepreneurs sans demande de soumissions, et après des négociations conduites privément; secondement, celui du gouvernement fédéral négociant, en 1880, le contrat pour la construction et l'exploitation du chemin de fer du Pacifique avec le syndicat constitué depuis en compagnie, sans avoir préalablement demandé de soumissions.

LE CONTRAT DE VENTE DE LA PARTIE OUEST.

Si l'on compare attentivement et à tous les points de vue les diverses propositions qui ont été faites au gouvernement, on constate qu'après tout il y a peu de différence dans les sommes offertes pour le chemin. Le prix moyen est à peu près le même.

Les montants les plus élevés pour l'affermage et pour l'achat de la ligne sont ceux offerts par le syndicat connu sous le nom de Allan-Rivard. La proposition de ce syndicat aurait mérité une attention toute particulière, s'il eût été possible pour le gouvernement, comme pour cette honorable Chambre, de réduire cette importante question aux proportions restreintes et excessivement dangereuses d'une simple affaire de chiffres. Mais j'affirme hautement, devant cette Chambre, et devant la province qui recueille toutes nos paroles dans cette discussion, que ma profonde conviction est que la raison d'Etat, que les grandes raisons de la politique provinciale faisaient un impérieux devoir au cabinet de ne pas accepter la proposition de Sir Hugh Allan et de ses associés.

J'ai déjà dit, et je ne saurais trop le répéter avec toute l'énergie dont je suis capable, que depuis la législation du parlement fédéral, l'an dernier, au sujet de notre grand chemin de fer intercontinental,la seule politique provinciale, vraie, juste, nationale, était celle ayant pour objectif la vente en entier, ou au moins en partie, du chemin du Nord à la compagnie du Pacifique, devenue propriétaire du Canada central se terminant à Ottawa. C'est la seule politique provinciale vraie, juste, et nationale, parce que dans cette affaire, le point le plus important, celui qui prime tous les autres, est d'assurer à notre chemin provincial, d'une manière certaine, positive, irrévocable, le trafic du Nord-Ouest canadien, qui ne pourra lui arriver que par le chemin du Pacifique.

Si la compagnie du Pacifique n'eût pas voulu acheter la partie ouest, je n'aurais approuvé la vente du chemin provincial à un syndicat, que si l'on m'avait démontré d'une manière irréfutable qu'il s'était assuré des conditions permanentes et sûres d'échange du trafic avec la compagnie du Pacifique, qui eût dû y trouver assez son affaire pour ne pas être tentée de construire une ligne rivale à la nôtre entre Ottawa et Montréal, sur la rive sud de la rivière Ottawa.

Toute proposition faite sans ces conditions nécessaires, essentielles, devait être mise de côté, quelle que fût la somme offerte pour le chemin.

La proposition de Sir Hugh Allan ne rencontre point mes vues sur ce que je considère comme d'une nécessité absolue dans un contrat de vente du chemin, et dès que j'en eus connu la nature, je dis tout de suite qu'elle devait être fermement rejetée.

IL NOUS FAUT LE COMMERCE DE L'OUEST.

Ce que nous devons vouloir avant tout, par-dessus tout, pour le plus grand bien de la province, c'est que notre chemin de fer du Nord soit, en premier lieu, de fait, et pour toujours, la continuation du chemin de fer canadien du Pacifique, et aussi d'autant d'autres lignes que possible qui, avec celle du Pacifique, lui assureront, ainsi qu'à Montréal et à Québec, le commerce de l'Ouest. Voilà quel doit être l'objectif, le principe dominant de notre politique provinciale. Ceux qui ne le voient point, se font une étrange idée des plus graves obligations du gouvernement de la province.

On a beaucoup parlé du commerce de l'Ouest depuis le commencement de ce débat. Je me permettrai de dire, moi aussi, ce que j'en pense. Quelles sont donc ces fertiles contrées de l'Ouest dont nous voulons attirer les produits vers nous pour les transmettre ensuite aux consommateurs européens. C'est cette immense et riche région s'étendant jusqu'à l'océan Pacifique,— de l'Ohio, au sud, jusqu'à l'extrémité habitable de nos territoires de l'ouest au nord. Cette vaste région est déjà habitée par plusieurs millions d'âmes. Dans un siècle, elle contiendra une population de cent cinquante millions. Les grands courants commerciaux de cette immense et prodigieux pays sont à se créer. Comme ceux des fleuves, leurs lits se forment. La direction que les capitaux, le travail, la juste appréciation de l'avenir, vont donner à ces courants commerciaux ira se perpétuant par l'impulsion nouvelle qu'ils recevront tous les jours des progrès de ces régions.

Si je juge l'Ouest au point de vue du trafic que nous pouvons en tirer pour notre chemin de fer provincial, je le divise en trois régions principales. Il y a d'abord celle qui a son centre d'affaires à Chicago. C'est actuellement la plus riche et la plus populeuse. L'immense commerce qui se concentre d'abord à Chicago, s'écoule ensuite pour la plus grande partie à New-York et à Boston par les voies ferrées qui aboutissent à ces cités, et par le canal Érié. La voie du St. Laurent et le chemin de fer du Grand Tronc en obtiennent une fraction considérable.

Pouvons-nous espérer pour notre chemin provincial une partie du trafic de l'Ouest qui, de Chicago, se dirige vers la mer en destination de l'Europe ? Oui, sans doute, mais seulement une bien petite partie. Comment mettre notre chemin provincial en position de lutter pour le commerce de Chicago ? En le raccordant avec une ligne à être construite entre Ottawa et Toronto, qui se raccorderait à d'autres lignes à l'ouest de la capitale d'Ontario. La compagnie canadienne du Pacifique a acheté la charte du chemin d'Ontario et Québec, et se propose de construire la ligne avec toute la diligence possible. Il est donc important de vendre la partie ouest du chemin du Nord à la compagnie du Pacifique, parce qu'elle deviendra la continuation d'une grande voie ferrée ayant des ramifications jusqu'à la métropole commerciale de l'Ouest américain.

Cependant, je ne me fais pas d'illusions sur la quantité de trafic que nous pouvons tirer de Chicago, de Détroit et de Toronto pour notre chemin provincial. Avec les raccordements dont j'ai parlé, il fera concurrence, mais une concurrence difficile à soutenir. Il aura à lutter contre les grandes lignes américaines, le New-York central, l'Erié, etc., le Grand Tronc, et, avant longtemps, avec une immense voie reliant Lévis, en longeant la rive sud du St. Laurent et du lac Ontario, à Buffalo, ville qui, de son côté, est reliée à Chicago par de nombreux chemins de fer.

De toutes les lignes canadiennes luttant pour le trafic de l'Ouest américain, le Grand Tronc aura longtemps l'avantage sur ses concurrents,

parce que, par une énergie vraiment admirable, cette compagnie a réussi à prolonger son chemin jusqu'au cœur même de Chicago, par une voie indépendante de tout raccordement avec les lignes américaines.

LE SAULT SAINTE MARIE.

La seconde région d'où nous pouvons tirer du trafic de l'Ouest pour le chemin du Nord est celle du Nord-Ouest américain, comprenant le Minnesota, le Dakota, une partie du Nebraska, etc. Dans quelques années, les plus grandes lignes de chemin de fer du Nord-Ouest américain seront celles qui convergeront vers le Sault Ste. Marie, où elles se raccorderont avec les lignes canadiennes. Il est certain, que si, par une vente opportune, habile et prévoyante, nous plaçons notre chemin provincial dans une position favorable pour lutter pour le trafic du Nord-Ouest américain, il pourra en obtenir une large part qu'il déversera à Montréal et à Québec, suivant que les hommes d'affaires de ces deux villes s'engageront dans le commerce des céréales des contrées à l'ouest du Sault Sainte Marie.

LE NORD-OUEST CANADIEN.

Mais le trafic que le chemin de fer du Nord peut commander en toute certitude, si seulement nous savons reconnaître qu'elle est, comme je l'ai déjà dit, la seule politique provinciale, vraie et nationale dans les circonstances, c'est celui du Nord-Ouest canadien, qui se développera rapidement lorsque la partie du chemin du Pacifique au nord du lac Supérieur sera terminée. Voilà, encore une fois, l'objectif vers lequel il nous faut faire un dernier et vigoureux effort pour l'atteindre.

LA POLITIQUE MINISTÉRIELLE.

Ayant défini, aussi clairement que j'ai pu le faire, ce que sont actuellement et ce que seront les courants du commerce de l'Ouest dans l'avenir, je prétends et j'affirme, après avoir étudié la question sous toutes ses faces et à tous les points de vue, que la politique du gouvernement, au sujet de la vente du chemin du Nord, est la meilleure qu'il pouvait adopter. Je prétends et j'affirme, qu'elle est cette politique seule vraie et nationale dont je me suis attaché à faire ressortir les grandes lignes, parce qu'elle réalise sûrement, complétement, la magnifique conception d'une immense voie ferrée reliant l'Atlantique au Pacifique, et cela de manière à garantir, en été, le commerce du Nord-Ouest canadien aux ports de Montréal et de Québec, et, en hiver, à ceux de Halifax et de St. Jean, N.B. Elle fait plus, elle nous assure que notre chemin provincial sera la ligne d'écoulement d'une partie très considérable du trafic du Nord-Ouest américain, convergeant au Sault Sainte Marie ; elle met le chemin du Nord en position de lutter pour une partie du trafic de l'Ouest américain qui se concentre à Chicago, son point de départ pour la mer et l'Europe.

J'approuve de tout cœur, et avec toute l'énergie de conviction dont je suis capable, une politique qui garantit à notre province les trois magnifiques résultats que je viens d'énumérer, résultats qui seront les fruits d'années d'efforts, de travaux, de courage, de persévérance, et du patriotisme le plus intelligent.

POURQUOI LA PROPOSITION DE SIR HUGH ALLAN DEVAIT ÊTRE REJETÉE.

L'honorable chef de l'opposition, et, après lui, l'honorable député de Québec-Est, ont tous deux exprimé l'opinion que la proposition de Sir

Hugh Allan était la plus avantageuse, mais ils ont vainement tenté de le démontrer. Ils n'ont point cherché la pensée politique qui, dans l'intérêt de notre province, devait être la base même de la transaction pour la vente du chemin du Nord, ne sortant pas, dans leur argumentation, de la comparaison de chiffres qui perdent singulièrement de leur importance dans une question complexe comme celle qui nous occupe.

L'acceptation de l'offre de Sir Hugh Allan aurait été une faute ; elle aurait pu être un grand malheur pour la province de Québec. Ce syndicat n'offrait aucune garantie qu'il pourrait faire les raccordements d'une absolue nécessité avec les lignes de chemin de fer de l'Ouest. Si nous ne vendions pas la partie ouest du chemin du Nord à la compagnie du Pacifique, quelle en serait la conséquence certaine ? Nous verrions la compagnie du Pacifique prolonger son chemin d'Ottawa à Montréal par la construction, dans la province d'Ontario, d'une ligne rivale au chemin du Nord. Est-il encore possible d'en douter, lorsque l'on connait la lettre du secrétaire de la compagnie en date du 19 janvier dernier.

Ne pouvant pas, dans ces circonstances, compter sur le trafic du chemin du Pacifique, Sir Hugh Allan se proposait de faire le raccordement au Sault Sainte Marie avec des lignes américaines. Je suis profondément convaincu que Sir Hugh Allan offrait de faire ce qu'il était absolument incapable d'accomplir. Ceux qui oublient si facilement le passé pour ajouter foi aux projets de Sir Hugh, se font-ils une idée exacte de la tâche que ce dernier désirait entreprendre ? On paraît croire que la construction d'une ligne de chemin de fer d'Ottawa au Sault Ste. Marie est une affaire peu considérable. Pour l'intelligence de la question que nous étudions, il est de la plus haute importance de faire tomber toutes les illusions au sujet de cet embranchement du Sault Ste. Marie.

La distance d'Ottawa au Sault Sainte Marie est d'à peu près 485 milles. J'emprunte au rapport de M. Charles Legge, l'ingénieur de la compagnie de colonisation du nord de Montréal, en date du 31 mars 1874, les chiffres suivants des distances entre Ottawa et le Sault Sainte Marie par trois différents tracés.

	Milles.
1o.—De Hull (vis-à-vis Ottawa) à Parry Sound	225.25
De Parry Sound à l'embouchure de la rivière Française	64.50
De la rivière Française au Sault Sainte Marie	185.00
Distance totale	474.75

	Milles.
2o.—De Hull (vis-à-vis Ottawa) à Renfrew	72.00
De Renfrew, via Pembroke, au lac Nipissingue	154.35
De la rivière du Sud, à l'embouchure de la rivière Française	70.50
De la rivière Française au Sault Sainte Marie	185.00
Distance totale	481.85

	Milles.
3o.—De Hull (vis-à-vis Ottawa) à Renfrew	72.00
De Renfrew à Matawan	122.75
De Matawan à l'embouchure de la rivière Française	115.00
De la rivière Française au Sault Sainte Marie	185.00
Distance totale	494.75

Je prends à peu de chose près la moyenne des distances par ces trois tracés, et je calcule que la distance entre Ottawa et le Sault Sainte Marie est de 485 milles.

Qu'est-ce que coûterait un chemin de fer long de 485 milles et complètement parachevé entre ces deux points, en passant pour une bonne moitié et plus à travers un pays inhabité et bien peu favorable aux travaux des voies ferrées ? C'est ce que je vais calculer.

Jusqu'à présent le chemin de fer du Nord a coûté $12,615,000. Les ingénieurs nous disent qu'il faut une dépense immédiate de près de onze cent mille piastres pour des travaux d'une nécessité urgente. Il est certain qu'il faudra encore payer quelques centaines de milliers de piastres avant que le chemin ne soit complétement parachevé. Evaluons le tout, les travaux d'une nécessité immédiate et ceux qu'il faudra faire graduellement, à $1,385,000—montant qui sera dépassé, je n'en ai aucun doute—et nous constatons que le chemin du Nord coûtera en entier au moins $14,000,000. Il a 356 milles de longueur, y compris celle des embranchements qui ont été construits par le gouvernement. Faisons la division et nous trouvons que le chemin du Nord coûte $39,354 le mille.

Puisque le chemin du Nord coûte près de $40,000 le mille, je suis certain que je n'exagère rien en disant que le chemin du Sault Ste. Marie coûterait au moins $45,000 le mille. Eh bien, 485 milles de chemin à $45,000 le mille coûteraient $21,825,000, disons vingt deux millions de piastres en chiffres ronds. Voilà une énorme entreprise que, dans mon opinion formelle, aucun syndicat privé, achetant le chemin du Nord, n'aurait pu conduire à bonne fin, pas plus celui de Sir Hugh Allan qu'un autre.

Avec l'expérience que nous avons de la construction des chemins de fer dans notre pays, je ne conçois pas comment l'on puisse un seul instant supposer qu'un syndicat privé aurait pu construire l'embranchement du Sault Sainte Marie, et cela sans une piastre de subvention gouvernementale ou municipale, et sans la concession d'un seul acre de terre. Pour se justifier de faire une aussi étrange et étonnante supposition, on parle de la fortune personnelle de Sir Hugh Allan, de son crédit, de ses relations d'affaires, de sa flotte de splendides steamers. On se laisse emporter par l'enthousiasme et, se berçant de vaines espérances, on se dit que le millionnaire montréalais était de taille à renverser tous les obstacles, et à jeter, comme par enchantement, une ligne de chemin de fer traversant les 485 milles au moins qui séparent Ottawa du Sault Sainte Marie.

Je suis tout à fait incapable de partager d'aussi puériles illusions. Dans l'étude de la question que je suis à discuter, j'ai tenu grand compte des enseignements d'un passé encore récent, et dont le souvenir est resté gravé dans ma mémoire. Pour favoriser sûrement les intérêts présents et futurs d'un peuple, il faut ne pas oublier son histoire, l'expérience qui en découle, les avertissements qui s'en dégagent.

Sir Hugh Allan s'est déjà occupé activement de chemins de fer dans notre pays. A-t-il obtenu des succès qui nous autorisent à croire qu'il pourrait opérer le prodige dont quelques-uns le croient capable ? Bien au contraire, et c'est en m'appuyant surtout sur des arguments que me fournit son intervention dans deux projets de chemins de fer, que je me suis profondément convaincu qu'il est chimérique de supposer qu'il pouvait construire l'embranchement du Sault Sainte Marie dans les conditions qu'il offrait de le faire. Il y a quelques années, Sir Hugh Allan était le président de la compagnie du chemin de fer de colonisation du

Nord de Montréal. Alors comme aujourd'hui, il était millionnaire, il avait un immense crédit, des relations d'affaires très étendues, une magnifique flotte de steamers, l'orgueil de notre pays et la gloire de notre navigation. La compagnie de chemin de fer dont il était le président avait entrepris de construire une ligne de cent vingt mille de longueur, aboutissant à deux grandes villes, Montréal et Ottawa, et traversant un district populeux et riche. Pour l'aider dans sa tâche, pourtant peu extraordinaire, elle avait un million de piastres de subvention de la cité de Montréal, un autre million de piastres du gouvernement de la province, du comté d'Ottawa, et de diverses municipalités, et une concession de terres de plus de 1,250,000 acres. Ayant à leur disposition ces ressources, représentant une somme totale de plus de $3,000,000, Sir Hugh Allan, avec toute son énergie et son prestige de financier, et ses associés, avec toute leur activité et leur expérience des affaires, n'ont cependant point pu construire les cent vingt milles de chemin qu'ils avaient entrepris entre Montréal et Ottawa. Ils ont dû remettre au gouvernement le soin de compléter la tâche qui était manifestement au-dessus de leurs forces.

La compagnie qui s'était chargée des travaux du chemin de fer du Nord entre Québec et Montréal, était composée d'hommes d'affaires d'une grande expérience, dont plusieurs possédaient des capitaux assez considérables. Elle avait, comme subventions, le million de piastres de la cité de Québec, un million et quart du gouvernement, cent mille piastres de la ville de Trois-Rivières, et une concession de 1,750,000 acres de terre. Avec toutes ces ressources pour base de ses opérations financières, elle a pourtant été incapable de construire son chemin d'une longueur d'à peu près 160 milles.

En présence de ces deux insuccès, qui ont obligé la province à prendre le fardeau de la construction du chemin de Québec à Ottawa, on nous dira sérieusement que Sir Hugh Allan, ou toute autre personne, pourrait construire les 485 milles de la ligne du Sault Sainte Marie sans un sou de subvention du gouvernement fédéral, qui n'aiderait certainement point une compagnie rivale de celle du Pacifique; sans un sou de subvention du gouvernement de la province de Québec, auquel assurément on ne proposerait pas de donner de l'argent à une compagnie de chemin de fer dans la province voisine à l'ouest; sans un sou de subvention du gouvernement d'Ontario, qui est autorisé par la législature provinciale à donner $8,000 le mille à une compagnie qui reliera le Sault Sainte Marie aux chemins de fer allant de Toronto au nord; sans un sou de subvention municipale, parce que les municipalités entre Ottawa et le Sault Sainte Marie n'auront pas besoin d'une seconde ligne, ayant celle de la compagnie du Pacifique sans contribuer une piastre à l'exécution des travaux. Plus on le prétendra, plus je repèterai: ces espérances sont vaines, ces illusions sont inconcevables.

Mais supposons un instant que Sir Hugh Allan eût pu trouver les vingt deux millions de piastres nécessaires pour les immenses et difficiles travaux de la ligne du Sault Sainte Marie, quelle aurait été, une fois la ligne construite, la position de sa compagnie relativement au commerce du Nord-Ouest américain et à celui du Nord-Ouest canadien. Voilà certes deux points de la plus haute importance sur lesquels le gouvernement et cette honorable Chambre ne peuvent pas permettre qu'il existe le moindre équivoque, la plus légère incertitude, l'ombre d'un doute.

Je n'exagère certainement pas en disant que le syndicat Allan n'aurait

pas pu construire la ligne du Sault Sainte Marie en moins de cinq années. Il est facile de se faire une idée du temps qu'il aurait fallu consacrer à l'organisation et aux opérations financières, choses qui auraient empêché la rapide exécution des travaux.

Pendant que le syndicat Allan aurait été aux prises avec les difficultés de sa tâche—en supposant, par impossible, qu'il les eût surmontées,—la compagnie du chemin de fer du Pacifique aurait poussé avec vigueur les travaux de son embranchement du Sault Sainte Marie, réduit, comme je l'ai lu dans la lettre de M. Drinkwater, à une longueur d'une soixantaine de milles. Elle les aurait terminés,—comme elle les terminera très probablement,—dans le cours de l'année prochaine, c'est-à-dire quatre ans au moins avant le syndicat Allan. La première rendue au Sault Sainte Marie, n'est-il pas évident que la compagnie du Pacifique se serait assurée les raccordements les plus avantageux avec les lignes du Nord-Ouest américain. Dévancé d'au moins quatre années, dans une lutte déjà inégale pour lui, le syndicat Allan, sa ligne une fois construite, mais bien tard, jusqu'au Sault Sainte Marie, aurait constaté que le trafic du Nord-Ouest américain avait déjà pris un cours extrêmement difficile à faire dévier. Il aurait trouvé la compagnie du Pacifique ayant eu plusieurs années pour nouer des relations de trafic durables et avantageuses avec les chemins de fer des régions à l'ouest du Sault Sainte Marie. Écrasé par la concurrence de la compagnie du Pacifique au nord, le syndicat Allan aurait eu encore à lutter contre celle du chemin d'Ontario et de la jonction du Pacifique, qui aurait atteint le Sault Sainte Marie bien avant lui, pour attirer à Toronto une partie du commerce du Nord-Ouest américain.

On nous parle du raccordement que le syndicat Allan aurait fait avec les lignes américaines. A ce sujet, il est très important de lire une phrase de la lettre que Sir Hugh Allan et M. S. Rivard adressaient à l'honorable premier ministre, en date du 21 février 1882, en réponse à une question que ce dernier leur avait posée, la veille, concernant leurs intentions sur le raccordement du chemin de fer du Nord avec les chemins de fer de l'Ouest. Voici cette phrase :

" Nous pouvons ajouter que dans le but de préparer ce résultat, l'un de nous est entré en correspondance avec les capitalistes grandement intéressés dans certains chemins de fer de l'Ouest, et il a reçu l'assurance que ces Messieurs viendraient nous rencontrer au Sault Sainte Marie avec une voie ferrée aussitôt que nous pourrions nous y rendre nous-mêmes."

Certes, voilà qui est bien vague pour une aussi grande affaire. Sir Hugh Allan dit à l'honorable premier ministre que des capitalistes intéressés dans certains chemins de fer de l'Ouest, ont assuré l'un de ses associés qu'ils viendraient rencontrer son syndicat au Sault Sainte Marie, aussitôt que ce dernier pourrait s'y rendre lui-même. Ce prétendu raccordement, dont Sir Hugh Allan faisait parade, était donc conditionnel à la possibilité pour le syndicat de se rendre lui-même au Sault Sainte Marie. Et comme il est de toute évidence que Sir Hugh Allan aurait été incapable de construire les 485 milles de chemin entre Ottawa et le Sault Sainte Marie, le raccordement n'aurait pas eu lieu.

Je suis étonné de voir avec quelle aisance on parle de ce raccordement avec les lignes américaines de l'Ouest. Mais l'honorable chef de l'opposition, l'honorable député de Québec-Est, et tous ceux qui ont des préférences injustifiables pour l'offre du syndicat Allan, doivent savoir que ces lignes américaines dont parle Sir Hugh sans les nommer, ne sont qu'à l'état de projet. Aucune grande ligne américaine n'a aujourd'hui son ter-

minus au Sault Sainte Marie. De sorte qu'avant d'obtenir le raccordement proposé, il fallait non-seulement compter avec les immenses et insurmontables difficultés financières et autres, de la construction des 485 milles de la ligne d'Ottawa au Sault, mais aussi avec celles de la construction de ces lignes américaines, dont les compagnies n'auraient certainement pas commencé les travaux avant d'avoir l'assurance que, de son côté, le syndicat Allan eût été en mesure de faire les siens.

J'ai étudié avec soin la carte du Nord-Ouest américain, et j'ai suivi avec intérêt le développement des voies ferrées dans ces contrées. Mes observations ont eu pour résultat de me convaincre que le Sault Sainte Marie sera surtout le terminus de deux grandes lignes américaines : le *Northern Pacific*, et une ligne entre St. Paul et le Sault. Le *Northern Pacific* prolongera son chemin de Duluth au Sault Sainte Marie sur la rive sud du lac Supérieur. Il est à espérer qu'avant peu d'années un chemin sera construit entre St. Paul, de Minnesota, et le Sault, dirigeant à Montréal et à Québec, le trafic qui se concentre à St. Paul pour l'exportation en Europe.

Si cette ligne entre le Sault Sainte Marie et St. Paul est construite prochainement, il est très probable qu'elle le sera indirectement par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. On sait que plusieurs des plus riches capitalistes de la compagnie du Pacifique sont propriétaires de la ligne de St. Paul, Minneapolis et Manitoba. Ce chemin a de nombreux embranchements et fait un trafic qui augmente énormément tous les ans. Il sera dans l'intérêt de cette ligne de s'ouvrir un débouché jusqu'au St. Laurent par la construction d'une voie entre St. Paul et le Sault. Mais ce qui est presque certain, c'est que ce chemin de St. Paul au Sault sera, et cela heureusement pour le Canada et pour notre province, contrôlé par les capitalistes de notre compagnie du Pacifique. La conséquence inévitable aurait été que tout raccordement de cette ligne avec celle du syndicat Allan serait devenu impossible.

Il reste le *Northern Pacific*. On me dira que cette compagnie aurait été enchantée de la construction d'une ligne d'Ottawa au Sault Sainte Marie par le syndicat Allan. Je le conçois, mais pourquoi l'eut-elle été ? Evidemment pour avoir une compagnie se disputant son trafic au Sault Sainte Marie contre l'embranchement de la compagnie canadienne du Pacifique. Deux lignes rivales luttant au Sault pour le trafic auraient bien été à l'avantage du *Northern Pacific*, mais le syndicat Allan y eut-il trouvé son affaire ? Voilà ce qui est plus que douteux. Examinons bien ce point, il est très sérieux. En premier lieu, la compagnie du Pacifique, comme je l'ai déjà prouvé, serait rendue au Sault au moins quatre ans avant le syndicat Allan. Les premiers entrés dans l'arène sont les plus sûrs de la victoire. Et laquelle des deux, de la compagnie du Pacifique, ou de celle de Sir Hugh Allan, aurait pu offrir les conditions les plus avantageuses au *Northern Pacific* pour l'échange du trafic. Evidemment le syndicat Allan, obéré par des opérations financières peut-être ruineuses, pour les 485 milles de son chemin à l'ouest d'Ottawa, n'aurait point pu tenir devant la puissante corporation du Pacifique qui, pour lui disputer le trafic du *Northern Pacific* et du Nord-Ouest américain, n'aurait eu à construire qu'un embranchement d'environ 60 milles, entre un point de sa ligne principale et le Sault Sainte Marie. On connait jusqu'à quel point les grandes compagnies de chemins de fer poussent la guerre des tarifs, quand elles s'attachent à triompher de la concurrence.

On se dit peut-être que le *Northern Pacific* est l'ennemi du chemin de

fer canadien du Pacifique, et que pour se venger de la compagnie qui lui enlève tout espoir d'obtenir une part du trafic du Nord-Ouest canadien, il eut de préférence favorisé le syndicat Allan. Vaine et trompeuse illusion. Les corporations, les grands intérêts, ne sont point guidés par le sentiment. Que le *Northern Pacific* voit d'un œil jaloux la construction de notre chemin du Pacifique en entier sur le territoire canadien, en passant au nord du lac Supérieur, cela se conçoit facilement. Mais, comme tous les intérêts de ce monde, il se soumettra au fait accompli, et nous pouvons être sûrs qu'il ne refuserait pas les avantages que la compagnie canadienne du Pacifique lui offrirait au Sault Sainte Marie pour l'échange du trafic, pour la ridicule satisfaction de lui manifester son hostilité en favorisant, à son propre détriment, le syndicat Allan.

C'est à ce syndicat Allan, faisant la proposition téméraire de construire 485 milles de chemin de fer au coût d'au moins $22,000,000, sans subventions gouvernementales ou municipales, sans ressources extraordinaires, incapable d'accomplir la tâche dont il n'avait pas mesuré toute l'étendue, incertain des raccordements essentiels avec les lignes américaines pour le trafic du Nord-Ouest américain, voué d'avance à une concurrence ruineuse de la part de puissantes compagnies libéralement subventionnées, c'est à ce syndicat, dis-je, que l'on voudrait vendre notre chemin de fer provincial! Non, non, nous ne devons pas, nous ne pouvons pas commettre une faute aussi inconvenable que le peuple nous reprocherait amèrement avant très peu d'années.

LE TRAFIC DU NORD-OUEST CANADIEN.

Cependant, je n'ai pas encore tout dit contre l'offre du syndicat Allan. Il me reste à donner à cette honorable Chambre ce que je considère comme l'argument le plus fort, comme l'argument décisif, contre la proposition de ce syndicat.

Je crois avoir démontré que le syndicat Allan n'offrait aucune garantie qu'il pourrait obtenir du trafic du Nord-Ouest américain pour notre chemin de fer du Nord.

Quant au trafic du Nord-Ouest canadien, il n'aurait point pu en avoir pour une seule piastre annuellement.

A-t-on sérieusement réfléchi à la position que l'on aurait faite à notre chemin de fer provincial en le vendant au syndicat Allan, relativement au trafic du Nord-Ouest canadien, précisément celui qu'il importe le plus de lui assurer? Encore une fois, il ne peut y avoir de doute que la compagnie du Pacifique se fût donné accès au St. Laurent, à Montréal, par une ligne indépendante du chemin du Nord, et passant sur le territoire de la province d'Ontario, au sud-ouest de la rivière Ottawa. Mais rendu au Sault Sainte Marie,—en supposant toujours, par impossible, qu'il eût pu y prolonger sa ligne—le syndicat Allan n'aurait pu y obtenir pour une seule piastre du trafic du Nord-Ouest canadien. Et pourquoi? Pour la raison bien simple que, pour le plus grand intérêt public du Canada, notre chemin de fer du Pacifique est protégé, par son contrat devenu la loi du pays, contre toute concurrence de la part de compagnies au sud du lac Supérieur. Pour s'en convaincre, on n'a qu'à lire la quinzième clause du contrat fait avec le syndicat du Pacifique, et adopté l'année dernière par le parlement fédéral à d'immenses majorités dans les deux Chambres. Elle est rédigée dans les termes suivants:

"Pendant l'espace de vingt ans, à compter de la date des présentes le parlement du Canada ne devra autoriser la construction d'aucune

ligne de chemin de fer au sud de celle du Pacifique canadien partant d'aucun endroit sur ou près le chemin de fer canadien du Pacifique, excepté de quelque ligne qui courrait au sud-ouest ou à l'ouest du sud-ouest, ni en deça de quinze milles de la latitude 49. Et s'il était établi quelque nouvelle province dans les territoires du Nord-Ouest, des dispositions seront prises pour la continuation de cette prohibition après tel établissement jusqu'à l'expiration de la dite période."

Le gouvernement du Canada et le parlement fédéral ont rendu un très grand service à la confédération, le premier, en insérant cette clause quinzième au contrat du Pacifique, le second, en l'approuvant. Le but de la clause dont je viens de donner lecture est évident. C'est d'empêcher que le trafic du Nord-Ouest soit attiré sur les lignes américaines et aux ports de mer des Etats-Unis, au détriment du commerce canadien et des ports de mer canadiens. Les adversaires du ministère fédéral ont injustement crié au monopole de la compagnie du Pacifique à propos de la clause quinzième du contrat. Ceux qui administrent, avec un si brillant succès, les affaires générales du pays à Ottawa, n'ont pas oublié de protéger le public contre toute possibilité d'exigences outrées de la part du syndicat du Pacifique. Si, d'un côté, ils empêchaient la concurrence des lignes américaines au sud du lac Supérieur, de l'autre, ils garantissaient le public contre tout danger de tarifs trop élevés pour les transports sur le chemin du Pacifique, par la clause vingtième de la loi constituant la compagnie, qui donne au gouverneur en conseil le pouvoir de réduire les taux de péage, de manière à ne leur faire produire qu'un profit net de dix pour cent sur le capital souscrit dépensé par la compagnie pour les travaux de sa ligne. Le gouvernement fédéral mettait tant de sollicitude à protéger le public, qu'il réduisait à dix pour cent les profits nets possibles des actionnaires de la compagnie du Pacifique, tandis que, en vertu de la loi générale des chemins de fer du Canada de 1879, le gouverneur en conseil peut autoriser, pour toutes les autres compagnies de chemins de fer du pays, des taux de péage rapportant des profits nets de quinze pour cent à leurs actionnaires.

Le gouvernement fédéral, fidèle à la grande mission qu'il remplit conformément aux vœux populaires, a, heureusement pour le pays, introduit dans la législation relative à la construction du chemin de fer du Pacifique par une compagnie, le fécond principe de la politique nationale qui a triomphé avec tant d'éclat, après une si longue discussion, le 17 septembre 1878. La politique nationale, dans sa plus large acception, ce n'est pas seulement la protection des industries manufacturières et agricoles, mais c'est aussi la protection des intérêts commerciaux du pays, la protection de l'industrie des transports, la protection de tous les éléments de l'activité qui accomplit le progrès intellectuel, moral et matériel du peuple. C'était pour appliquer cette haute conception politique que le ministère fédéral a demandé au parlement canadien de décréter qu'il n'y aurait pas, pendant vingt ans, de concurrence possible à notre chemin du Pacifique par les compagnies américaines au sud du lac Supérieur.

Lorsque la législation fédérale, si sage, si prévoyante, si nationale, nous assure, si nous savons seulement en profiter, que tout le trafic du Nord-Ouest canadien se déversera sur notre chemin de fer provincial en lui arrivant par le chemin du Pacifique au nord du lac Supérieur, nous irions commettre l'immense, l'irréparable faute, de perdre ces avantages, pour mettre, par l'acceptation de l'offre de Sir Hugh Allan, le chemin du Nord dans une position d'hostilité à la compagnie du Pacifique, que la loi

protégerait avec raison contre lui, s'il était prolongé jusqu'au Sault Sainte Marie. Ce n'est pas possible. Une semblable politique serait le renversement complet de toutes nos aspirations depuis le premier jour où il a été sérieusement question d'un chemin de fer canadien du Pacifique, la ruine complète des espérances qui nous ont soutenus dans le persévérant effort que nous avons fait pour construire notre grande ligne provinciale. Cette faute, dont une minute de réflexion fait voir tous les périls qui pourraient en découler, le gouvernement ne l'a pas commise, et j'ai assez de confiance dans l'intelligence et le patriotisme des deux Chambres de cette législature, pour être convaincu qu'elles lui en témoigneront toute leur reconnaissance au nom du peuple qui les en félicitera.

Mais on me dira peut-être qu'en vertu d'une loi de 1880, amendant les lois constituant la compagnie du chemin de fer Canada central, le chemin du Nord a des droits acquis pour des arrangements de trafic sur la ligne qui était autrefois la propriété de la compagnie du Canada central, ligne qui a été achetée par la compagnie du Pacifique. On en conclura, bien à tort assurément, que le syndicat Allan n'aurait pas été dans l'obligation de construire un chemin sur tout le parcours entre Ottawa et le Sault Sainte Marie, parce que la compagnie du Pacifique n'aurait point pu lui refuser des arrangements de trafic sur la ligne qu'elle a achetée de la compagnie du Canada central en assumant les obligations de cette dernière. A cet argument que je prévois, je réponds que la compagnie du Pacifique, bien que tenue à accorder des arrangements de trafic sur la ligne d'Ottawa au lac Nipissingue, a le droit de les refuser sur son chemin à l'ouest de la station Callander. Je réponds de plus que la compagnie du Pacifique construit sa ligne du Sault Sainte Marie en vertu de la quatorzième clause de son contrat avec le gouvernement fédéral, ratifié, pour le plus grand bien de tout le pays, par le parlement du Canada, qui l'autorise à construire tous les embranchements qu'elle voudra "entre tout point ou tous points sur le parcours de la ligne-mère et tout endroit ou tous endroits dans les limites du territoire de la Puissance." La compagnie du Pacifique n'aurait pas été obligée d'accorder des arrangements de trafic au syndicat Allan pour son embranchement du Sault Sainte Marie. Il est donc de toute évidence que le droit du chemin du Nord a des arrangements de trafic sur la partie du chemin du Pacifique, autrefois la propriété de la compagnie du Canada central, est vain et illusoire. Il est également de toute évidence que le syndicat Allan n'aurait eu d'autre alternative, pour se mettre en position de lutter, bien qu'avec les grands désavantages que j'ai fait ressortir, pour obtenir une partie du trafic du Nord-Ouest américain, que celle de construire, comme prolongement du chemin de fer du Nord, une ligne indépendante sur tout le parcours des 485 milles entre Ottawa et le Sault Sainte Marie. Les membres de ce syndicat l'avaient si bien compris, que dans leur lettre à l'honorable premier ministre, en date du 21 février 1882, Sir Hugh Allan et M. S. Rivard, disaient que leur *but "en soumissionnant pour la location du chemin de fer* était *d'établir une* COMMUNICATION DIRECTE ET INDÉPENDANTE ENTRE MONTRÉAL ET L'OUEST."

Je persiste à affirmer que la construction de cette ligne de près de cinq cents milles de longueur, devant coûter au moins vingt-deux millions de piastres, peut-être vingt-cinq et plus, à cause de l'imprévu immense de ces travaux, était une tâche au-dessus des forces et des ressources du syndicat Allan. Quelques-uns des honorables membres de cette Chambre sont-ils encore sous l'impression que, par le prestige de sa haute position

financière, par sa fortune personnelle et son expérience, Sir Hugh Allan pouvait accomplir l'œuvre que je crois irréalisable dans les circonstances. Alors qu'ils me permettent de leur rappeler que le même Sir Hugh Allan a eu, en vertu d'une loi du parlement fédéral et d'un contrat, une subvention de $30,000,000 et une concession de 50,000,000 d'acres de terre pour construire le chemin du Pacifique, et que, cependant, il n'a point réussi dans son entreprise. Comment supposer un instant qu'il serait plus heureux dans l'exécution des travaux d'une ligne d'Ottawa au Sault Sainte Marie, pour lesquels il ne recevrait pas une piastre de subvention ni la concession d'un seul acre de terre?

Louer le chemin du Nord au syndicat Allan qui aurait eu le droit de l'acheter, c'était grandement s'exposer à voir bientôt cette compagnie remettre le chemin au gouvernement, en déclarant à ce dernier qu'elle était incapable de faire les raccordements d'une impérieuse nécessité avec les lignes américaines, et que, par conséquent, elle n'avait que faire d'un chemin réduit à la seule exploitation du trafic local, ne lui rapportant pas assez pour payer le montant du loyer annuel. C'était un risque et un danger imminents que le ministère, dans sa profonde sollicitude pour le bien public, ne pouvait pas courir. La province lui en doit de la gratitude.

Si j'ai parlé de l'impossibilité pour le syndicat Allan de construire la ligne du Sault Sainte Marie, c'est parce que l'honorable chef de l'opposition et l'honorable député de Québec-Est ont prétendu que l'offre de Sir Hugh Allan aurait dû être acceptée. Je ne m'attaque ni à Sir Hugh ni aux autres membres de son syndicat, pour le vain plaisir de diminuer la confiance qu'inspirent leur habileté et leur longue expérience des affaires. Les objections de premier ordre que j'ai soulevées contre leur proposition d'affermage et d'achat du chemin du Nord, s'appliquent avec autant de force à tout syndicat privé qui n'aurait point assuré à la province de Québec que notre ligne provinciale aurait été virtuellement le prolongement du chemin du Pacifique jusqu'à Montréal et Québec.

A tous les points de vue, il est donc dans l'intérêt de la province que le trafic du chemin du Pacifique se rende au fleuve St. Laurent par le chemin du Nord. C'est la grande et capitale raison pour laquelle je suis profondément convaincu qu'il est de mon devoir d'approuver la vente de notre chemin provincial, aux conditions avantageuses obtenues par le ministère et que nous sommes appelés à ratifier.

LA QUESTION JUGÉE AU POINT DE VUE DE LA CITÉ DE QUÉBEC.

Je me suis attaché, dans les remarques que je viens d'avoir l'honneur d'adresser à cette Chambre, à discuter la grande mesure d'intérêt public qui nous occupe, au point de vue des intérêts généraux du Canada, que nous ne pouvons pas oublier dans l'appréciation d'une affaire aussi sérieuse, et surtout à celui des intérêts de notre province, que nous sommes particulièrement obligés de protéger et de promouvoir. Je veux maintenant la considérer au point de vue de la cité de Québec et du district voisin.

J'ai déjà dit, et je le repète, que comme le gouvernement, j'aurais préféré la vente du chemin du Nord en entier à la compagnie du Pacifique. Nous connaissons les raisons qui ont empêché le ministère de faire cette transaction. Mais, la partie est du chemin provincial n'étant pas vendue à la compagnie du Pacifique, les nécessités financières du gouvernement restent aussi impérieuses, les difficultés de l'exploitation du chemin par l'État sont toujours aussi graves. La politique du cabinet, dans ces cir-

constances, est de vendre la partie est du chemin à un syndicat auquel il transmet les droits qu'il a obtenus de la compagnie du Pacifique pour l'échange du trafic. J'approuve cette politique, qui est incontestablement très favorable à la province.

Quant à la cité de Québec, quelle est la différence entre une vente du chemin en entier à la compagnie du Pacifique, et la vente en deux parties comme elle sera faite, si cette législature l'approuve. Je n'en vois pas de sérieuse qui puisse nous justifier, nous qui représentons plus particulièrement le district de Québec, de nous opposer à la ratification des contrats conditionnels que le gouvernement a faits.

On a beaucoup écrit dans la presse, on a beaucoup parlé dans cette Chambre au sujet du terminus du chemin du Pacifique. Il importe de bien s'entendre sur cette question. Bien des personnes sont évidemment sous une fausse impression sur ce point. Je fais une distinction à propos du terminus du chemin du Pacifique. Quand même la compagnie du Pacifique eut consenti à acheter tout le chemin du Nord, la cité de Québec n'aurait point pu espérer avoir les grands ateliers et les quartiers généraux de la compagnie, qui auraient été localisés à Montréal, comme ils le seront après la vente de la partie ouest. Le siège principal des affaires de la compagnie du Pacifique est établi dans la cité de Montréal par la loi du parlement canadien qui la constitue.

Nous avons aux portes mêmes de Québec une preuve frappante que les citoyens de cette ville ne pouvaient pas s'attendre à ce que les grands ateliers et les bureaux principaux de la compagnie du Pacifique fussent établis ici, si elle avait acheté le chemin du Nord en entier. Le Grand Tronc a bien son terminus de l'est en Canada à Lévis. Est-ce que les immenses ateliers et les quartiers généraux de cette puissante compagnie n'ont pas toujours été établis à Montréal? Pourquoi? Parce que cette ville est le centre naturel de ses opérations, de ses affaires. Il en aurait été, il en est de même pour la compagnie du Pacifique. C'est tellement le cas, qu'à sa demande, sans doute, le parlement canadien décrétait, l'année dernière, que le siège principal des affaires de la compagnie serait à Montréal, bien que le point terminal proprement dit de son chemin fût alors fixé à la station Callander, près du lac Nipissingue.

Si je considère la question du terminus au point de vue du trafic du chemin, je suis parfaitement d'opinion que la tâche d'attirer le commerce dans cette ville revient aux citoyens de Québec, et non à la compagnie du Pacifique. Que nos hommes d'affaires établissent des relations commerciales avec le Nord-Ouest canadien, avec le Nord-Ouest américain, et la compagnie du Pacifique ne demandera pas mieux que d'expédier jusqu'à Québec tout le trafic qu'ils pourront lui donner. Qu'ils achètent des millions de minots de blé à Winnipeg et à St. Paul, et la compagnie du Pacifique, quand elle aura complété tous ses raccordements, sera enchantée de transporter ce blé dans ses chars jusque sur la magnifique jetée construite à l'embouchure de la rivière St. Charles, où ils seront placés dans les steamers océaniques pour être exportés en Europe. Les voies de communication, les grandes lignes de chemin de fer, ne suffisent pas seules à faire la prospérité d'une ville, quelqu'avantageuse que soit sa position géographique. Il faut aussi l'énergie, l'activité, l'esprit d'entreprise de ceux qui dirigent son mouvement commercial. Cette énergie, cette activité, cet esprit d'entreprise, j'ai pleine confiance que nous les trouverons, et à un haut degré, chez les citoyens de cette cité. Je n'en veux d'autre preuve que celle que nous donnent les hommes courageux qui ont voulu, pour le plus

grand bien de Québec, faire partie du syndicat qui achète la partie est du chemin de fer du Nord.

N'avons-nous pas, à l'appui de mon argument, l'expérience de ce qui s'est passé dans la jeune et florissante ville voisine. Le Grand Tronc a bien, comme je l'ai déjà dit, son terminus de l'est à Lévis, en Canada. Cependant, cette compagnie n'en a pas moins expédié de Montréal en Europe la plus grande partie de son trafic de l'Ouest. Et pourquoi? Uniquement parce que le commerce qu'elle desservait était fait par les citoyens de Montréal. Si les citoyens de Lévis et de Québec s'étaient engagés dans le commerce de l'exportation des céréales de la région de l'Ouest dont Chicago est le centre, le Grand Tronc eut sans aucun doute mis le plus grand empressement à rendre leur trafic à Lévis, pour l'excellente raison que la compagnie aurait eu tout intérêt à exploiter le plus avantageusement possible la partie de son chemin entre Montréal et Lévis.

L'un des principaux avantages que la politique ministérielle au sujet de la vente du chemin du Nord assure à la cité de Québec et à la ville de Lévis, c'est celui de la construction de l'embranchement de St. Charles et de bateaux-passeurs pour l'échange du trafic entre le chemin provincial et la ligne de l'Intercolonial, en hiver comme en été. Voilà certes un grand progrès pour notre cité, pour la ville voisine au sud du fleuve, pour tout le vaste et populeux district de Québec. Le gouvernement fédéral, comprenant toute l'importance nationale de la consolidation, pour les fins du trafic, de l'immense voie ferrée intercontinentale de l'Atlantique au Pacifique, contribue le plus libéralement possible à ce progrès en demandant au parlement canadien de l'autoriser à dépenser, dans le cours de l'exercice de 1882–83, la somme de $536,000 pour les travaux de l'embranchement de St. Charles et pour les bateaux-passeurs.

LE PRIX DE VENTE DU CHEMIN EST-IL SATISFAISANT?

Les honorables membres de cette Chambre qui ont parlé contre les contrats que le gouvernement nous demande de ratifier, ont exprimé l'opinion que le chemin de fer provincial n'est pas vendu assez cher. On a dit dans cette enceinte, ce qui a aussi été écrit dans la presse, que par les transactions faites par le ministère la province subit une perte très considérable. Je ne puis pas partager cette manière de voir.

Le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental a coûté au trésor provincial la somme totale de $12,615,426.99. On a beau faire tous les calculs plus ou moins fantaisistes que l'on voudra, il est certain, indéniable, incontestable, que, par les contrats soumis à l'approbation de cette honorable Chambre, la province va réaliser par la vente du chemin et de tout ce qui en dépend le montant de $8,100,000, y compris les $500,000 que le syndicat de la partie est paiera pour les débentures de la cité de Québec que le gouvernement lui remettra, et pour le transport qui lui sera fait des droits du gouvernement contre la corporation de Québec. La province recevra de plus la somme de $50,000 que la corporation de Montréal lui doit pour sa contribution aux frais de la construction du magnifique pont de Hull. Ainsi c'est un total de $8,150,000. Pour établir le montant de la contribution de la province à l'œuvre nationale du chemin du Nord, nous n'avons qu'à faire la simple soustraction suivante:

Coût de la construction du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental,–statistique officielle exacte.	$12,615,426 99
Montant réalisé par la province par la vente du chemin..	8,150,000 00
Différence.....	$4,465,426 99

Ces $4,465,426.99 sont la contribution provinciale aux frais de la construction du chemin.

La province, je le répète, réalise $8,150,000 par la vente. c'est-à-dire 65 pour cent du coût du chemin, moins une très légère fraction. Je le demande en toute sincérité, quelle est la compagnie de chemin de fer dans toute la confédération canadienne qui pourrait réaliser plus de 65 pour cent du coût entier de sa ligne, avec toutes les garanties de paiement qui entourent les transactions faites par le ministère? Il serait bien difficile d'en citer une seule.

Mais en vertu des contrats, les acheteurs du chemin sont obligés de faire ou de payer le coût des travaux d'une nécessité urgente au montant de $1,098,000 suivant les évaluations des ingénieurs, évaluations qui sont toujours excédées, parce qu'il y a inévitablement un imprévu immense dans ces travaux. Si le chemin n'était pas vendu, le gouvernement serait obligé de faire les travaux immédiatement nécessaires, ce qui, en calculant d'après les évaluations, porterait le coût total de la ligne, payé par la province, à $13,713,426 99. La province vend son chemin pour $8,150,000, plus l'obligation, pour les acheteurs, de faire ou de payer des travaux qui, au plus bas, vont absorber $1,098,000. Comparé au coût total du chemin de $13,713,426.99, le prix de vente est donc réellement de $9,248,000, ou 67½ pour cent, à une minime fraction près, des déboursés encourus et nécessairement à encourir par le trésor provincial.

Je suis formellement d'opinion, qu'en dehors même des avantages immenses et inappréciables que la politique ministérielle assure à notre province, en faisant du chemin du Nord le prolongement des grandes lignes qui lui fourniront le trafic de Winnipeg, de St. Paul et de Chicago, les trois centres du commerce de l'Ouest, encore à ses premiers développements, le gouvernement a fait une magnifique opération financière par les contrats qu'il nous demande de ratifier dans l'intérêt public.

Les $4,465,426.99 d'écart entre le prix de vente et celui du coût du chemin seront la subvention provinciale aux compagnies qui se chargent d'exploiter la ligne. Répétera-t-on que la subvention est trop élevée? Alors je rappellerai à ceux qui soutiendront cette prétention, qu'avant d'autoriser la construction du chemin du Nord comme entreprise du gouvernement, la législature de Québec avait subventionné les compagnies des chemins du Nord et de colonisation du nord de Montréal au montant de $2,000,000, et leur avait fait une concession de 3,000,000 d'acres des plus belles terres de notre domaine public. Les terres valaient au moins une piastre de l'acre, de sorte que le gouvernement était engagé, par la volonté de la législature, à contribuer aux frais de construction du chemin du Nord au montant réel de $5,000,000. Le peuple donna son entière approbation à cette politique sage, prévoyante et énergique, lors des élections générales qui eurent lieu en juin 1875. Personne ne songea à reprocher sérieusement au ministère et à la députation dont le corps électoral était appelé à juger la conduite, d'avoir trop libéralement subventionné les compagnies qui avaient entrepris avec courage de relier Québec, Montréal et Ottawa par une voie ferrée de première classe. Ce que l'on demandait, ce que l'on voulait, c'était le chemin, et l'on ne regrettait pas les cinq millions en argent et en terres donnés avec l'espoir d'en assurer la construction.

Nous connaissons les causes qui ont obligé le gouvernement à se charger, dans l'automne de 1875, de terminer les travaux du chemin du Nord comme entreprise publique de la province. Eh bien, je n'hésite

pas à dire, et même à affirmer, que si, en 1875, l'on eut eu la certitude qu'en reprenant la propriété des 3,000,000 d'acres de terre concédés aux compagnies, et en élevant à $4,465,000, ou même à $5,000.000, la subvention qui leur avait été accordée, le chemin eut été construit, la législature et l'opinion publique, dont elle aurait été la fidèle expression, eussent préféré laisser les compagnies compléter leur tâche, plutôt que d'en charger le gouvernement avec l'imprévu immense qu'elle comportait, et que l'on n'a que trop constaté par l'expérience, puisque, comme l'a prouvé l'honorable premier ministre dans son brillant discours, la semaine dernière, il se chiffre par quatre à cinq millions. Pour un, j'eus certainement été favorable à cette politique qui aurait eu le grand avantage de limiter la responsabilité de la province dans l'exécution des travaux, et de ne pas embarrasser le gouvernement des difficultés incessantes de l'exploitation de la ligne. On décida, en 1875, de terminer le chemin aux frais du trésor provincial, parce que, lors même que l'on eut élevé la subvention à cinq millions de piastres, l'on n'avait pas confiance que les compagnies pussent conduire l'entreprise à bonne fin. Le gouvernement, en ne se chargeant pas lui-même des travaux, se fut exposé à de nouvelles demandes de la part des compagnies, demandes qu'il n'aurait point pu refuser, pour ne pas laisser inachevée une œuvre nationale de la plus haute importance. Dans ces circonstances, il valait mieux trancher énergiquement la question et décider sans délai la construction du chemin du Nord par le gouvernement. Aujourd'hui la province doit s'estimer heureuse de ce qu'elle peut revenir à la politique qu'elle aurait tant désiré pouvoir adopter en 1875.

La subvention provinciale en faveur du chemin de fer du Nord sera, après la ratification des contrats, de $4,465,426.99. La longueur de la ligne principale et des embranchements est de 356 milles. La subvention est donc de $12,543.33 le mille. Ceux qui prétendent qu'elle est exorbitante feraient bien, pour se rassurer, d'étudier les chiffres suivants que je trouve dans le pamphlet contenant la statistique des chemins de fer de la confédération pour l'année 1880-81, tout récemment déposé sur le bureau de la Chambre des communes.

Le gouvernement du Canada a contribué aux frais de construction du chemin de la compagnie du Grand Tronc au montant de $15,142,633.33. La ligne principale du Grand Tronc et ses embranchements ont une longueur totale de 1156. Divisons les $15,142,633.33 par 1156, et nous constatons que la compagnie du Grand Tronc a reçu du gouvernement canadien $13,099.18 pour chaque mille de son chemin. C'est $555.85 de plus par mille que ce que la province aura donné en subvention pour le chemin du Nord. Que l'on ne dise pas que c'est un prêt que le pays a fait au Grand Tronc, parce que tout le monde sait parfaitement bien que jamais le gouvernement ne retirera un sou de la somme qu'il a accordée à cette compagnie.

A-t-on oublié quelle sera la contribution totale du gouvernement fédéral aux frais de construction du chemin de fer canadien du Pacifique? Le parlement canadien a autorisé le gouvernement d'Ottawa à donner à la compagnie du Pacifique, pour la ligne principale, l'embranchement de Pembina et le prolongement du Canada central en argent et en travaux faits, une subvention de $58,748,258—chiffres que l'on peut lire à la page 41 du pamphlet de la statistique des chemins de fer—et à lui faire une concession de 25,000,000 d'acres des fertiles terres du Nord-Ouest. La valeur réalisable de ces terres en argent par la compagnie est d'au moins

une piastre l'acre. Ainsi donc, la compagnie du Pacifique est subventionnée au montant de $83,748,258. La longueur de la ligne-mère, de la station Callander, près du lac Nipissingue, à Port-Moody, sur la côte du Pacifique, est de 2,629 milles, auxquels il faut ajouter les 86 milles de l'embranchement de Pembina, sur la rive orientale de la Rivière-Rouge. C'est une longueur totale de 2.715 milles. Le montant de la subvention du gouvernement fédéral en faveur de la compagnie du Pacifique, divisé par les chiffres de la longueur totale de la ligne, donne $30,846 pour chaque mille de chemin, près de deux fois et demie autant que la subvention provinciale de $12,543.33 pour le chemin de fer du Nord.

Les $4,465,426.99 que la province aura contribué aux frais de construction de la ligne entre Québec, Montréal et Ottawa, ne représenteront que 32½ pour cent du coût des travaux, tels qu'évalués par les ingénieurs. Mais il est certain que ces évaluations resteront bien au-dessous de la réalité. Il y a toujours l'imprévu que l'on ne connait pas, que l'on ne saurait calculer; il y a les exigences croissantes du trafic qui se développera. Je suis convaincu, qu'en outre des $1,0:8,000 de travaux à faire immédiatement, la compagnie du Pacifique et le syndicat de la partie est, avant que le chemin et ses embranchements ne soient complètement parachevés, avant que toutes les grandes constructions que le trafic nécessitera à Montréal et à Québec ne soient terminées, auront à dépenser, y compris l'imprévu dans les évaluations des ingénieurs, au moins un autre million de piastres. De sorte que l'on peut sans hésitation évaluer le coût total du chemin du Nord, lorsque les travaux de construction seront entièrement finis, à $14,-750,000. Pour se donner les avantages incalculables d'un chemin de fer qui aura coûté cette somme, la province n'aura donné que $4,465,426.99, ou 32½ pour cent des frais de construction de la ligne. Personne ne peut sérieusement dire que ce soit trop, lorsque tout le monde sait que la subvention de $83,748,258 du gouvernement fédéral, en argent, en travaux et en terres, en faveur de la compagnie du Pacifique, s'élèvera certainement à plus de 50 pour cent du coût total de ces gigantesques travaux. Et certes, le gouvernement fédéral et le parlement canadien n'ont pas trop donné pour assurer la construction et l'exploitation, par une compagnie, d'une immense voie ferrée qui ouvrira à la civilisation de vastes et fertiles régions où, dans l'avenir, une population d'au moins cent millions d'âmes trouvera le travail fécond, le pain de chaque jour, la prospérité, la richesse, la liberté, le bonheur du foyer où règnent l'aisance, l'amour du bien, les saintes vertus domestiques. Quatre-vingt trois millions de piastres sont peu de chose après tout, lorsqu'ils ont le rôle d'être une des bases sur lesquelles on appuie l'édifice politique du grand empire que nous sommes à fonder dans l'Amérique du Nord, sous l'égide protectrice du glorieux drapeau auquel nous avons juré fidélité, et que nous désirons voir toujours planer sur l'imposante citadelle de Québec, le boulevard de la puissance anglaise sur ce continent.

Les honorables membres de la loyale opposition de Sa Majesté dans cette Chambre, suivant l'exemple de leurs amis à Ottawa, me diront-ils que la contribution du pays aux frais de construction du chemin du Pacifique, telle que le gouvernement conservateur de Sir John A. MacDonald et le parlement qui l'honore de sa confiance l'ont donnée, est trop considérable? J'ouvre le volume des Statuts du Canada de la session de 1874, et je leur prouve par la troisième sous-section du huitième article de la loi "pour pourvoir à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique," que le gouvernement de l'honorable M. Mackenzie, l'ex-chef des honorables

membres de l'opposition, s'était fait autoriser par le parlement à donner aux entrepreneurs une subvention de $10,000 par mille, une concession de 20,000 acres de terre par mille, et de plus à payer un intérêt de quatre pour cent, pendant vingt cinq ans, sur une somme à être stipulée au contract. En vertu de cette loi, le gouvernement de l'honorable M. Mackenzie a fait un contrat pour l'embranchement de la Baie Georgianne par lequel il s'engageait à payer cet intérêt de quatre pour cent, pendant vingt cinq ans, sur la somme de $7,500 par mille. On peut donc prendre ce chiffre pour la moyenne du montant sur lequel le gouvernement du Canada, conformément à la loi de l'honorable M. Mackenzie, aurait eu à payer cet intérêt de quatre pour cent, pendant un quart de siècle, s'il se fut trouvé des capitalistes pour entreprendre la construction du chemin.

Par la politique du ministère libéral qui a gouverné le pays de 1873 à 1878, l'Etat aurait contribué aux frais de construction du chemin du Pacifique comme suit :

Subvention de $10,000 par mille pour les 2797 milles de la ligne-mère et des deux embranchements de Pembina et de la Baie Georgianne	$27,970,000
Capital de l'intérêt à 4 pour cent, pendant 25 ans, sur $7,500 par mille, pour 2797 milles	20,977,500
Concession de 55,940,100 acres de terre à $1.00 l'acre.	55,949,100
Subvention totale	$104,887,600

Assurément, après avoir approuvé, avec toute l'énergie que l'on sait, une loi par laquelle le gouvernement de l'honorable M. Mackenzie était autorisé à donner une subvention de $104,887,600 pour la construction du chemin du Pacifique, au moins 60 pour cent du coût total des travaux, l'honorable chef de l'opposition, le député de Québec-Est et leurs amis politiques dans cette Chambre, ne voudront pas sérieusement soutenir que la subvention provinciale de $4,465,426.99 en faveur du chemin de fer du Nord est trop élevée. Non, elle ne l'est pas. En la donnant, le gouvernement, la législature et le peuple de cette province ont rempli un grand devoir pour l'accomplissement duquel les générations futures leur seront reconnaissantes. On paiera l'intérêt sur le capital de cette subvention en retour des immenses avantages commerciaux que le chemin assurera à notre population, surtout dans les heureuses conditions d'exploitation qui lui seront faites par la ratification des contrats déposés sur le bureau de cette Chambre. La somme qui sera annuellement versée au fonds d'amortissement éteindra graduellement cette dette de quelques millions, réduite de plus de la moitié par la vente du chemin. La deuxième génération qui suivra la présente, qui aura le droit de réclamer le mérite d'avoir accompli l'œuvre nationale du chemin du Nord, libérée d'une obligation que nous aurons eu le courage d'encourir, et que nos enfants auront comme nous l'énergie de payer, pourra, tout en profitant de l'impulsion que nous aurons donnée au progrès de la province, et des moyens que nous lui aurons fournis, développer avec de nouveaux succès les inépuisables ressources de notre pays.

QUELQUES PERSONNES PROPOSENT DE TEMPORISER.

Des personnes sans doute bien intentionnées, hostiles, en principe, à l'exploitation des voies ferrées par l'Etat, nous disent de bonne foi qu'il ne faut pas se hâter de vendre le chemin de fer provincial, que la bonne et sage politique est de temporiser pour attendre des acheteurs qui le

paieront plus cher que ceux avec lesquels le gouvernement a fait des contrats. L'honorable député d'Hochelaga, qui approuve la vente de la partie ouest à la compagnie du Pacifique, a surtout insisté sur la nécessité de la temporisation au sujet de la partie est.

La politique de temporisation peut bien avoir d'heureux résultats dans certains cas où, par exemple, un gouvernement croit prudent d'attendre, pour demander l'adoption de grandes mesures d'intérêt public, que l'équilibre s'établisse dans les courants d'opinion. Mais la temporisation est toujours déplorable lorsqu'elle tourne à une vaine et dangereuse politique d'expédients plus injustifiables les uns que les autres.

Le gouvernement et cette législature ne doivent pas retarder la vente du chemin du Nord pour quatre raisons capitales, qui priment de bien haut toutes les considérations secondaires qui ont été faites dans le cours de ce débat et aussi dans la presse. Il faut vendre la partie ouest parce que nous serions réellement coupables envers la province, que nous représentons dans cette enceinte, si nous l'exposions au danger imminent de la construction d'une ligne rivale au chemin du Nord, entre Ottawa et Montréal, par la compagnie du chemin du Pacifique, rendant impossible tout raccordement avantageux de notre ligne provinciale avec les lignes de l'Ouest.

Il faut vendre tout le chemin, parce que, pour faire honneur à ses obligations, le gouvernement a besoin d'un revenu fixe, permanent, suffisant, ce qu'il n'obtiendra jamais de l'exploitation du chemin à cause des difficultés insurmontables de cette partie du service public qui, de sa nature, n'est pas de son ressort.

Il faut vendre tout le chemin, parce que, si la province en garde la propriété, le gouvernement, pour répondre aux besoins du trafic, et pour parachever complètement la ligne, aura à dépenser encore au moins deux millions de piastres, somme que la gravité de notre situation financière provinciale lui fait un devoir de ne pas emprunter, pour la bonne raison qu'il ne serait point capable d'en payer l'intérêt ni le fonds d'amortissement.

Le chemin doit être vendu, parce que la province est placée dans l'alternative de choisir entre la taxe directe ou de se dessaisir d'une propriété à des conditions qui lui garantissent une recette annuelle de $407,500, et comme le peuple ne consentira jamais à l'établissement de la taxe directe tant qu'il y aura d'autres ressources disponibles, le devoir du cabinet et de cette Chambre est tout tracé et s'explique en quatre mots: vendre le chemin provincial.

J'ai déjà longuement expliqué la raison politique de premier ordre de la vente de la partie ouest à la compagnie du Pacifique; je n'y reviendrai pas.

Le gouvernement doit rencontrer les obligations de la province. C'est une question d'honneur national, et du plus haut intérêt public. L'exploitation du chemin du Nord par l'Etat ne rapportera jamais un revenu net fixe, régulier, permanent, au trésor. On connait toutes les causes de fluctuation dans le montant des recettes nettes d'un chemin de fer. L'honorable premier ministre les a très habilement énumérées dans l'éloquent et brillant discours qu'il a fait la semaine dernière. Elles sont si nombreuses qu'il n'est pas surprenant que, dans la rapidité de sa puissante argumentation, il ait omis d'en mentionner une couple d'une importance considérable. L'honorable chef du gouvernement nous a parlé des difficultés constantes de l'exercice du patronage officiel sur un chemin de fer,

difficultés dont il a pu mesurer toute l'étendue par une expérience de plus de deux années d'administration. Il nous a fait voir les détails du chapitre des accidents, malheureusement si fréquents, sur les voies ferrées, qui causent des pertes énormes en un instant. Il y a les incendies, qu'il n'a pas mentionnés, par oubli sans aucun doute. De grandes constructions, de vastes ateliers, sont bâtis pour les exigences des affaires du chemin de fer. Une gare coûte $200,000. Elle n'est assurée que pour les deux tiers de sa valeur. Elle brule, et le gouvernement perd du coup $66,666 ; une partie considérable du revenu sur lequel comptait le trésorier pour payer l'intérêt annuel de la dette provinciale.

Comment veut-on que l'honorable trésorier calcule un revenu régulier du chemin de fer exploité par le gouvernement ? Le trafic d'une ligne n'est pas fixe ; il subit des variations diverses. Ainsi le gérant général du chemin du Nord fera rapport à l'honorable commissaire que, pendant le prochain exercice, il compte sur un montant de recettes brutes d'un million. De son côté, l'honorable trésorier se dit qu'il touchera en revenu net tant pour cent, 70, 72 ou 75, de ces recettes brutes. Quelques mois après, voilà que le pays est affligé d'une mauvaise récolte, d'une crise commerciale. Les affaires se contractent, les transactions diminuent, les voyageurs sont moins nombreux, les excursionnistes se font rares ; il y a moins de produits des champs et des manufactures à transporter. Conséquence rigoureuse, il y a un écart de deux, de trois cent mille piastres entre les évaluations du gérant du chemin et les recettes brutes réalisées. Comme il n'est pas possible de réduire les dépenses d'exploitation d'une voie ferrée en proportion de la diminution soudaine du trafic par des causes générales, les recettes nettes restent bien au-dessous des espérances du trésorier, qui constate qu'une source de revenu va lui faire défaut en grande partie.

Veut-on une information importante au sujet de la fluctuation du revenu net d'un chemin de fer à cause des accidents ? Je puis en donner une toute récente à cette honorable Chambre. Il y a peu de jours, à mon siège dans cette salle, j'avais le plaisir de causer avec l'un des plus habiles et des plus énergiques officiers de l'Intercolonial. La conversation tomba naturellement sur les chemins de fer. Comme je m'intéresse vivement à leur prospérité, qui est toujours une preuve certaine de celle du pays, je lui demandai si, comme le faisaient espérer les résultats de l'exploitation de la ligne pendant l'année 1880-81, le trafic de l'Intercolonial augmentait toujours.

Oui, me répondit-il, et beaucoup. Bien que le matériel roulant du chemin ait été considérablement augmenté, il n'est pas encore suffisant pour répondre aux exigences croissantes du trafic.

Alors, lui dis-je, enchanté de cette information, l'honorable ministre des chemins de fer, Sir Charles Tupper, pourra, à la prochaine session, annoncer au parlement et au pays la bonne nouvelle qu'il a obtenu un revenu net assez élevé de l'exploitation du chemin. Quelle superbe affaire, dis-je, si, pendant l'exercice en cours, le gouvernement fédéral obtenait seulement un excédent de $100,000 de recettes sur les dépenses de l'Intercolonial, lorsque ces années dernières, il y a eu des déficits variant d'un demi-million à sept cent mille piastres.

Sans doute, répliqua tout de suite cet officier, mais nous avons eu, sur les parties du chemin dans les provinces maritimes, quelques accidents sérieux qui ont causé des pertes considérables qui absorberont en tout, ou au moins en très grande partie, le revenu net que l'on pouvait espérer des opérations du chemin cette année.

Cependant, le chemin de fer Intercolonial est administré avec la plus grande habileté et la plus vigoureuse énergie. On sait ce que Sir Charles Tupper et le gouvernement fédéral ont accompli depuis deux ans pour réussir à équilibrer les recettes et les dépenses du chemin en 1880 81. Une perte d'une centaine de mille piastres, c'est peu de chose pour le gouvernement fédéral, qui a les deux plus fécondes sources de revenu, les douanes et l'accise, mais elle serait énorme pour le gouvernement de cette province, dont les revenus sont bien limités et très peu élastiques.

Voilà donc une preuve, de la plus frappante actualité, de l'imprévu qui existe aussi bien dans l'exploitation, que dans la construction d'un chemin de fer. Est-ce que la même chose ne se rencontre pas dans toutes les opérations commerciales et industrielles, dans les exploitations agricoles. L'honorable premier ministre l'a dit l'autre jour avec la plus grande raison, un gouvernement ne peut pas se faire commerçant, industriel, agriculteur, manufacturier, armateur. Et pourquoi ? Evidemment parceque, administrateur de la fortune publique, des ressources financières de l'Etat, des affaires du pays, il ne doit pas courir les risques et les dangers du négoce, des opérations industrielles, de l'exploitation agricole, de la navigation. Si le gouvernement ne doit pas, dans l'intérêt public, se livrer aux industries commerciale, manufacturière et agricole, pourquoi serait-il plus dans ses attributions de se livrer à l'industrie des transports, soumise, comme les trois autres, à tous les hasards des accidents, de la concurrence, et de la dépression, surtout quand elle est contrainte dans son expansion par la lenteur officielle. Pourquoi le gouvernement ne pourrait-il pas aussi bien fabriquer du coton, des lainages, des soieries, des instruments aratoires, des chaussures, rafiner du sucre, moudre du blé, récolter des céréales, que de les transporter du lieu de la production aux marchés où ils s'échangent, et où les consommateurs les achètent ? Si un gouvernement peut exposer la fortune publique, dont il est le gardien et le protecteur, aux risques multiples de l'industrie des transports, pourquoi n'aurait-il pas également le droit de se livrer aux dangereuses opérations de la bourse ? Qu'on examine la question à tous les points de vue, et on ne pourra faire autrement que de conclure qu'il n'entre pas dans les attributions vraies d'un gouvernement de construire et d'exploiter les chemins de fer.

On me dira peut-être : le gouvernement fédéral administre bien les canaux, qui sont la propriété de l'Etat. C'est vrai, mais il y a toute la différence du monde entre les deux cas. La responsabilité du gouvernement se limite à tenir les canaux en bon ordre. Il perçoit des taux de péage pour rencontrer les frais d'administration, et, si les revenus les dépassent, ce qui n'a pas lieu, pour payer l'intérêt d'une partie du capital engagé dans ces améliorations publiques. Mais les transports dans les canaux se font par l'initiative privée ; l'Etat n'a rien à y voir, n'y participe en rien, ne prend aucun risque.

Il faut vendre le chemin du Nord, parce que le gouvernement est dans l'impossibilité de payer l'intérêt et le fonds d'amortissement des deux millions de piastres au moins qu'il lui faudrait emprunter, pour parachever la ligne et faire les travaux d'accommodation que nécessiteront les besoins croissants du trafic. Une dette additionnelle de deux millions, c'est un surcroît d'intérêt annuel de $100,000 et $20,000 de plus de versement au fonds d'amortissement. Les ressources du trésor ne permettent pas à la province d'encourir cette obligation.

Que l'on ne me dise pas que j'exagère en évaluant à deux millions de

piastres le coût des travaux nécessaires pour le parachèvement complet du chemin du Nord. Je crois que nous devons suivre le sage et prudent conseil que M. Potter, ancien président du Grand Tronc, donnait un jour, dans ce pays, à des citoyens avec lesquels il parlait d'un embranchement à la ligne principale de cette compagnie : c'est qu'il faut s'habituer à calculer le coût d'un chemin de fer après qu'il est construit et non avant. C'est plus sûr, les mécomptes sont moins dangereux.

Les travaux des chemins de fer ne sont pour ainsi dire jamais finis. La ligne du Grand Tronc est en opération depuis plus de trente ans dans toute sa longueur, et cependant la compagnie a constamment à faire des travaux d'agrandissement ici, de constructions nouvelles là. Il se passe bien des années avant que le compte des frais de construction d'un grand chemin de fer, imputables au capital, puisse être convenablement clos. N'en avons-nous pas un exemple convaincant dans ce qui se fait sur l'Intercolonial? Cette ligne a été ouverte au trafic dans toute sa longueur vers le milieu de l'été de 1876. La construction durait depuis le commencement de 1869. Les travaux avaient été exécutés avec tout le soin possible, le gouvernement tenant à avoir un chemin de première classe sous tous les rapports. Cependant, après la mise en opération de la ligne, il n'y a pas eu moyen de clore le compte des frais de construction imputables au capital. Tous les ans, il y a de nouveaux travaux à faire. Depuis 1876, on a dépensé sur l'Intercolonial, pour travaux de construction, les sommes suivantes pendant les divers exercices jusqu'au 30 juin 1881.

Année 1876–77	$1,318,352.19
" 1877–78	408,816.74
" 1878–79	226,639.19
" 1879–80	158,539.17
" 1880–81	300,926.34
Crédit au budget des dépenses de 1881–82 pour travaux de construction sur l'Intercolonial	153,000.00
Crédit au budget de 1882–83 pour travaux de construction, matériel roulant, etc., y compris l'embranchement de St. Charles et bateaux-passeurs entre Québec et Lévis.	1,145,086.00
Total	$3,711,359.62

Ainsi les travaux de construction de l'Intercolonial imputables au capital, du premier juillet 1876 au trente juin 1883, les sept premières années de l'exploitation du chemin, auront coûté $3,711,359.62. Ce ne sera pas tout. Plusieurs centaines de mille piastres, peut-être un ou deux millions, seront encore dépensées avant que le compte du capital de ce chemin puisse être clos. Il est bien certain, par exemple, que les travaux de l'embranchement de St. Charles et des bateaux-passeurs entraîneront une dépense bien plus considérable que les $536,000 qui seront votées à cette fin par le parlement fédéral, pendant la présente session. On s'illusionne d'une étrange manière si l'on croit que les mêmes faits ne continueraient pas à se répéter sur le chemin du Nord, et que le gouvernement n'aurait pas, pendant plusieurs années encore, à encourir les frais de dispendieux travaux imputables au capital, en outre de ceux dont les ingénieurs recommandent fortement l'exécution immédiate.

Le gouvernement doit vendre le chemin, parce que la province est

placée dans l'alternative de choisir entre la taxe directe, ou de se départir d'une propriété en s'assurant un revenu annuel de $407,500,—5 pour cent sur un capital de $8,150,000. Je félicite l'honorable premier ministre, je félicite le cabinet d'avoir le courage et la loyauté de dire franchement au peuple quelle est la situation financière de la province. Les gouvernements doivent la vérité tout entière à ceux dont ils administrent les affaires. Ils auraient tort, grandement tort, de dissimuler, de bercer les populations de vaines espérances, et de ne pas les renseigner, en toute sincérité, sur leurs obligations, sur leurs responsabilités. Les hésitations, les attermoiements, les expédients, en matières de finances publiques, sont toujours désastreux, et les gouvernants qui n'ont pas la fermeté de s'assurer les ressources nécessaires au fonctionnement régulier et harmonieux des institutions nationales, ne méritent pas d'être chargés des destinées d'un pays.

Le gouvernement ne veut pas de la taxe directe parce qu'il trouve dans la vente du chemin aux conditions avantageuses qu'il a pu obtenir après de longues et laborieuses négociations, des ressources suffisantes pour équilibrer, avec quelques petits revenus additionnels, ses recettes et ses dépenses annuelles. C'est la politique de son programme électoral de l'automne dernier qu'il mettra en pratique, avec l'approbation de cette honorable Chambre, et à la profonde satisfaction du peuple, qui veut bien payer les frais de l'administration de la chose publique, mais qui s'oppose avec énergie à ce que l'on taxe inutilement la terre qu'il arrose de ses sueurs et qu'il féconde de son travail, puisque ses hommes d'Etat ont d'autres voies et moyens de percevoir la somme requise pour faire face aux dépenses du gouvernement.

C'est quand les nécessités financières sont si impérieuses, la situation si tendue, les besoins publics si pressants, que l'on viendra suggérer au gouvernement d'attendre, de ne pas se hâter, de temporiser, pour me servir du mot favori de l'honorable député d'Hochelaga. Je me demande avec inquiétude si l'on est réellement sérieux. A-t-on vraiment pensé à ce que l'on propose? Je ne le crois pas. S'il ne s'agissait que de la seule question de la vente du chemin, en entier ou en partie, je concevrais bien que difficilement, que l'on pût différer d'opinion. Je concevrais la suggestion d'attendre. Mais ce que l'on propose, ce n'est pas la temporisation pour la vente du chemin du Nord, mais c'est la temporisation avec l'efficacité du service administratif, avec le crédit public, avec l'honneur de la province. Le gouvernement ne peut pas temporiser de la sorte, et cette honorable Chambre ne doit pas lui demander de le faire. Si le peuple était consulté de nouveau, il répondrait une seconde fois, avec même plus d'énergie que le deux décembre dernier, qu'il veut que le gouvernement temporise avec la taxe directe et qu'il vende le chemin de fer provincial.

Si le gouvernement acceptait la suggestion de l'honorable député d'Hochelaga, refusant par là même l'occasion qui lui est offerte d'équilibrer ses finances, dans quelle position se mettrait-il? Dans quelques semaines, les créanciers de la province pourraient se présenter au bureau du trésorier pour lui demander le paiement de l'intérêt de l'argent qu'ils nous ont prêté. Il me semble entendre l'honorable trésorier leur répondre: vous, d'Angleterre, de France, des Etats-Unis, vous en êtes encore aux anciennes notions de gouvernement; nous, nous avons décidé de conduire nos affaires à l'avenir, conformément à un nouveau principe qu'un ami obligeant a eu la bienveillance de mettre à notre service. D'après ce principe, inconnu jusqu'à ce jour, je ne paie pas l'intérêt de la dette publique de la province, je temporise.

Mais, ajouteraient ces créanciers aux abois, si vous voulez vous libérer de votre dette, il vous faut faire vos versements au fonds d'amortissement, sans cela le poids du fardeau que vous portez ne diminuera jamais.—Non, non, réplique le trésorier, rien pour le fonds d'amortissement. Ce serait violer notre principe de gouvernement; nous ne le ferons pas, nous temporisons.

Cependant, si le ministère, appréciant l'importance majeure de faire honneur aux obligations de la province pour conserver son crédit à l'extérieur, au risque même de difficultés intérieures qui, au moins, seraient plus affaires de famille, payait l'intérêt et le versement au fonds d'amortissement, on verrait alors un autre défilé au bureau du trésor. Les personnes qui s'intéressent d'une manière active à la colonisation, iraient solliciter les sommes d'argent qui sont nécessaires au progrès du défrichement de la forêt, si utiles aux vigoureux pionniers

Le trésorier reprendrait le cliché de sa réponse, et dirait aux solliciteurs dévoués à l'avancement de la province : ce que vous me demandez ne se peut pas, nous temporisons.

Aux sociétés d'agriculture, qui demanderaient les subventions ordinaires, aux pères de familles qui attendraient que le gouvernement favorise l'éducation de leurs enfants, aux directrices et directeurs, si dignes de respect et d'admiration, des institutions de charité, priant qu'on leur donne les secours dont ils ont besoin pour soulager les souffrances des malades et des vieillards dont ils se sont chargés, et pour leur permettre de sécher quelques-unes de leurs larmes, le trésorier répondrait toujours : il nous faut mettre en pratique notre principe fondamental de gouvernement, et nous temporisons.

Je dis à ceux qui sont en faveur de cette dangereuse politique de temporisation, sans s'occuper des difficultés et des dangers de l'exploitation d'un chemin de fer, qu'un pont qui s'écroule, le feu qui dévore une gare construite à grands frais, deux trains lancés sur la voie courant à la rencontre l'un de l'autre, n'ont jamais brillé par la vertu de temporisation. Pendant que le ministère temporiserait en attendant que la compagnie du Pacifique veuille bien acheter le chemin entre Québec et Montréal, bien des accidents pourraient détruire les espérances de l'honorable trésorier, réduire de beaucoup le montant des recettes nettes de la ligne, et mettre le gouvernement dans la nécessité d'imposer de nouveaux fardeaux au peuple pour se donner les moyens de rencontrer ses obligations.

L'honorable député d'Hochelaga a oublié que le gouvernement ne pourrait pas avoir le monopole de la temporisation. Il n'est certainement pas dans les attributions de cette législature de voter un statut pour le lui garantir. L'honorable député d'Hochelaga dit au cabinet : attendez, ne vendez pas la partie est du chemin, temporisez ; très prochainement, dans un an peut-être, vous aurez un acheteur certain dans la compagnie du Pacifique elle-même, qui vous paiera un ou deux millions de plus que le montant que vous donnera le syndicat qui veut acheter le chemin entre Québec et Montréal, si le contrat fait avec lui est ratifié.

Il est bon de juger tout de suite cette probabilité de l'obtention d'un ou de deux millions de plus pour la partie est. J'ai déjà abondamment prouvé, je crois, que la compagnie du Pacifique, qui juge la question au point de vue de ses intérêts, n'a aucune raison d'acheter cette partie, les travaux de sa ligne principale au nord du lac Supérieur ne pouvant pas être terminés avant cinq, six, sept, et peut-être huit ans. Les capitalistes qui composent la compagnie du Pacifique sont des hommes d'affaires d'une

grande habileté, d'une vaste expérience, de beaucoup de perspicacité. C'est en vain que j'y ai longement réfléchi, je n'ai pas pu concevoir comment l'on peut supposer un seul instant que la compagnie du Pacifique paiera, dans un an, à des particuliers, pour la partie est, un ou deux millions de plus qu'elle n'aurait eu à donner aujourd'hui au gouvernement, si elle avait voulu acheter tout le chemin. Il y a de ces craintes tellement puériles que l'on ne peut s'empêcher de regarder avec étonnement ceux qui les expriment, de ces suppositions si invraisemblables que vous êtes tenté de demander à ceux qui les font s'ils sont bien sérieux, ou s'ils ne veulent pas plutôt s'amuser aux dépens de la crédulité de leurs interlocuteurs.

Mais enfin, les directeurs de la compagnie du Pacifique, M. Stephens, le millionnaire, M. McIntyre, M. Angus, et leurs collègues, n'ont jamais rien fait qui puisse justifier qui que ce soit de dire qu'ils sont sur la voie de la démence. Car, après tout, il faut les croire insensés pour supposer qu'ils vont ainsi perdre un ou deux millions de piastres pour le seul plaisir de retarder pendant un an l'achat d'une ligne de chemin de fer. Non, des capitalistes brisés aux affaires, comme ceux dont il est question, ne font point de ces inimaginables extravagances par lesquelles ils perdent des millions de gaiété de cœur. Les personnes qui ont éprouvé une certaine anxiété en entendant la supposition de l'honorable député d'Hochelaga, peuvent se rassurer entièrement. Les directeurs de la compagnie du Pacifique n'ont point perdu la tête, et il n'y a pas le moindre danger qu'ils commettent la faute dont on parle.

L'honorable député d'Hochelaga recommande au gouvernement de temporiser, d'attendre un peu cet acheteur empressé qui va bientôt accourir en toute hâte, les mains pleines de millions pour les offrir pour la partie est du chemin. Mais si le ministère se rendait à la suggestion de l'honorable député d'Hochelaga, qui pourrait empêcher la compagnie du Pacifique de temporiser de son côté? Si elle s'avisait de le faire, comme tout lui en suggèrerait l'opportunité, il y aurait une lutte de temporisation entre le gouvernement, d'un côté, et la compagnie du Pacifique, de l'autre. Alors, je demande si, dans ce conflit de temporisation entre une puissante corporation, fortement organisée pour la conduite de très grandes affaires, qui possèdera, dans dix ans, au moins cinq mille milles de chemin de fer, tant de la ligne principale que des embranchements, représentant en travaux faits un capital de plus de deux cent millions de piastres, et le gouvernement, obéré dans ses finances, privé d'une ressource sur laquelle il comptait pour faire honneur aux obligations de la province, gêné par la responsabilité de l'administration du chemin de fer, il n'y a pas tout à craindre que le ministère serait le premier poussé au pied du mur? Est-ce qu'il n'est pas évident que le gouvernement serait obligé de cesser une lutte qui ne ferait qu'augmenter ses difficultés sans lui offrir la moindre chance d'un succès définitif? Viendrait le jour où le gouvernement serait forcé de vendre la partie est du chemin, que la compagnie du Pacifique ne consentirait probablement pas à payer aussi cher que ne le fait aujourd'hui le syndicat composé de capitalistes et d'hommes d'affaires de Québec, de Montréal et de Trois-Rivières.

Ce système de temporisation, si chaudement préconisé par l'honorable député d'Hochelaga, peut fort bien convenir, dans un moment d'erreur, à un partisan politique en rupture de discipline, mais pas à des créanciers attendant l'intérêt de leurs capitaux pour vivre, pas à de courageux

colons sollicitant de l'argent pour leurs chemins à travers la forêt qu'ils défrichent, pas aux cultivateurs demandant qu'une partie du revenu provincial soit appliquée à favoriser les progrès de l'agriculture, pas aux pères de familles comptant sur la libéralité gouvernementale en faveur de l'éducation de leurs enfants, pas aux malades implorant, de leur lit de douleur dans les hôpitaux, la charité officielle, aussi sainte que la charité privée, pas à l'honorable trésorier qui, pour l'équilibre de son budget et la balance de sa caisse, a besoin de recevoir au moins autant d'argent qu'il est obligé d'en payer, pas au peuple qui ne veut point qu'on lui impose la taxe directe, pas au ministère qui ne peut et ne doit point s'exposer à ce que le crédit public soit ruiné, et l'honneur de la province compromis.

LA CONSÉQUENCE CONSTITUTIONNELLE DU REJET DES MESURES DU GOUVERNEMENT.

Il ne faut pas se dissimuler quelle serait la conséquence constitutionnelle du refus, par cette Chambre, de ratifier les contrats soumis à son approbation. Si le ministère ne voulait pas se prévaloir de son droit d'aviser le représentant de la Couronne dans cette province d'exercer sa prérogative de dissolution, et d'en appeler du jugement de cette députation à celui du corps électoral, il n'aurait pas d'autre alternative que de donner sa démission. Nous aurions alors, pour le remplacer, un gouvernement de coalition doublée de temporisation, c'est-à-dire un groupe d'hommes publics aux idées disparates, aux sentiments opposés, aux aspirations contradictoires, étayant leur vain pouvoir d'un jour sur un principe conduisant inévitablement à d'inextricables difficultés financières, à la ruine du crédit de la province. Si les citoyens de Québec et du district de Québec veulent d'un pareil gouvernement, moi, je n'en veux pas, et, bien que jeune dans la carrière politique et parlementaire, j'apprécie assez la responsabilité de ma position pour comprendre que mon devoir est de les en préserver, ce que j'aurai le courage de faire.

LA QUESTION DES TRONÇONS.

Un point important de cette discussion est certainement celui de la division du chemin du Nord en deux parties pour les fins de son exploitation par deux compagnies. Pour me servir du mot que l'on jette aux quatre vents de la publicité, avec l'espoir d'effrayer la population sur l'avenir commercial de la voie ferrée qui a été construite de ses deniers, il s'agit de la question des tronçons. L'honorable chef de l'opposition et l'honorable député de Québec-Est se sont faits les échos, dans cette Chambre, de l'opinion extérieure, heureusement peu accentuée, qui s'alarme de la prétendue division de la ligne en deux parties. J'en ai été étonné, parce que je ne m'expliquais pas comment ils avaient pu si tôt oublier ce qui s'était passé à leur connaissance personnelle comme à celle de tout le pays.

Ces craintes, sincères ou feintes, des résultats désastreux de la division du chemin en deux parties, ces appréhensions de l'influence néfaste que cet acte peut exercer sur la direction du trafic de l'Ouest, cet épouvantail des tronçons, ont-ils seulement leur raison d'être ? J'ai beaucoup de plaisir à répondre non, après avoir donné à ce détail de la question toute la réflexion qu'il mérite.

Cette honorable Chambre me permettra, je l'espère, de résumer en quelques mots les diverses phases de l'entreprise de la construction d'un

chemin de fer de Québec à l'océan Pacifique. Pour bien juger la grande affaire que nous avons à régler, il faut nécessairement considérer le chemin de fer du Nord comme partie de l'immense ligne transcontinentale. Quelle était la situation en 1869, 1870, 1871, 1872, 1874, 1879, 1881, et tout récemment, avant que les contrats ne fussent signés, ou plutôt actuellement même, parce que ces conventions n'auront d'effet que si elles sont approuvées par cette législature.

Une compagnie a d'abord été constituée pour construire un chemin de fer entre Québec et Montréal. Premier tronçon de la ligne à travers le continent à l'ouest de cette ville.

Une autre compagnie fut organisée pour construire un chemin entre Montréal et Ottawa. Deuxième tronçon.

La compagnie du Canada central avait déjà fait une partie de ses travaux et les continuait jusqu'à Pembroke, avec l'intention de les prolonger plus à l'ouest. Troisième tronçon.

En 1871, le parlement canadien décréta qu'un chemin de fer serait construit à partir de l'extremité est du lac Nipissingue jusqu'à l'océan Pacifique. Quatrième tronçon.

L'honorable M. Mackenzie, devenu le chef du ministère formé après les événements de 1873, fut, en janvier 1874, l'auteur de cette étrange conception au sujet du chemin de fer du Pacifique, qui restera dans nos annales sous le nom de *Water Stretches*. On sait que par cette politique, le premier ministre libéral voulait utiliser les nappes d'eau dont le Nord Ouest est parsemé, et ne construire que les parties de la ligne nécessaires pour les relier. Avec la réalisation de ce projet, il y aurait peut-être eu jusqu'à une dizaine de tronçons de chemins de fer entre le lac Nipissingue et l'océan Pacifique. De sorte que la voie ferrée intercontinentale, y compris l'Intercolonial, aurait été divisée en une quinzaine de tronçons. Cependant, bien que l'opinion publique fût assez hostile à la politique des *Water Stretches* de l'honorable M. Mackenzie, on ne s'alarma pas au point de prédire toutes sortes de désastres comme la conséquence inévitable de l'exploitation de la ligne entre Québec et l'océan Pacifique par le gouvernement fédéral, et par les compagnies du Nord, de la colonisation du nord de Montréal, et du Canada central.

En 1879, le gouvernement d'Ottawa décidait de construire le chemin du Pacifique en entier, et de consacrer cent millions d'acres de terre aux opérations financières nécessaires au succès de l'entreprise. En 1881, il maintenait sa politique de la construction de la ligne entière, mais il changeait le mode de l'exécution des travaux et de l'exploitation du chemin, en en chargeant une compagnie, qu'il demanda au parlement de subventionner.

On était revenu aux tronçons de 1871 et de 1872, moins ceux du chemin du Nord qui avaient été réunis, en 1875, lorsque le gouvernement de la province en prit les travaux à sa charge. Nous avions encore trois tronçons : la ligne entre Québec et Ottawa, celle du Canada central, et celle du Pacifique. Cependant, personne n'en était effrayé. Au contraire, tout le monde en était heureux. Dans cette province surtout, on se réjouissait, à bon droit et avec beaucoup de raison, de ce que les vues larges de nos chefs dans le ministère fédéral, de notre députation à la Chambre des communes, et de nos représentants au Sénat, avaient triomphé, en nous assurant que l'une de nos principales aspirations serait satisfaite par la construction de la partie du chemin du Pacifique au nord du lac Supérieur.

Un nouveau fait ne tarda pas à se produire, et peu de temps après la ratification de son contrat par le parlement canadien, la compagnie du Pacifique achetait le chemin de la compagnie du Canada central ayant son point terminal de l'est à Ottawa. Le nombre des tronçons se trouvait ainsi réduit à deux. Il n'y eut qu'une voix dans toute la province pour applaudir à l'achat de la ligne du Canada central par la compagnie du Pacifique. Personne n'avait la moindre crainte que les deux tronçons du chemin du Nord et du chemin du Pacifique, raccordés à Ottawa, fussent une calamité nationale. On voyait la grande pensée de Sir Georges Etienne Cartier se réaliser graduellement, et le terminus de la voie intercontinentale se rapprocher de Montréal, avec la perspective prochaine de s'y établir bientôt.

Actuellement, nous avons ces deux tronçons. Si la législature ratifie les contrats déposés sur le bureau de cette Chambre, quelle sera la différence avec la situation présente? Il y aura encore deux tronçons, comme maintenant, ni plus ni moins, mais avec ce changement, d'une si haute importance pour la province de Québec, que le point de raccordement de ces deux tronçons, du grand avec le petit, au lieu d'être à Ottawa, sera à St. Martin, ou plutôt, virtuellement à Montréal. La province n'aura rien perdu ; elle aura, au contraire, beaucoup gagné.

Comment ne voit-on pas que ce qui s'accomplit au sujet du chemin du Pacifique, c'est la consolidation de cette immense artère, de ces multiples intérêts, identiques, sous tous les rapports, à ceux du pays. C'est l'œuvre de consolidation qui a été celle de toutes les grandes lignes de chemin de fer aux Etats-Unis comme au Canada. N'y a-t-il pas eu un temps où ce qui est la ligne principale du Grand Tronc et ses embranchements était sous le contrôle administratif de plusieurs compagnies. Les tronçons, toujours pour me servir du mot favori des adversaires de la vente du chemin du Nord en deux parties, se sont raccordés et sont devenus le vaste réseau de la compagnie du Grand Tronc. La magnifique ligne du New York central n'est-elle pas parvenue à ses proportions actuelles en consolidant plusieurs tronçons de chemin. C'est là l'histoire de toutes les grandes compagnies de chemin de fer sur ce continent. La compagnie du Pacifique la répète en consolidant sa ligne, et elle aurait sans doute absorbé le dernier tronçon du chemin du Nord, s'il n'eut suffi à ses intérêts, pour plusieurs années à venir, d'établir son point terminal de l'est à Montréal, où sont ses quartiers généraux.

Dans l'Amérique du Nord, les chemins de fer ont dû, pour ainsi dire, être construits par tronçons, parce qu'ils devançaient la colonisation. La consolidation des lignes s'est opérée à mesure que les intérêts et les courants commerciaux se sont eux-mêmes consolidés.

Il n'en a pas été de même en Europe, notamment en Angleterre et en France, parce que là les voies ferrées ont suivi la civilisation, dont ils ont été l'un des résultats, en ce sens, qu'elles sont devenues une des nécessités de la prospérité matérielle qui, de nos jours, dépend en si grande partie du progrès intellectuel et moral des peuples. Les grandes lignes ont tout de suite traversé des contrées cultivées depuis des siècles, et parvenues à un haut degré de richesses agricoles, industrielles et commerciales. Les chemins de fer y ont donné une vigoureuse impulsion au mouvement des affaires en général, mais ils ne l'ont pas créé comme dans d'innombrables endroits sur ce continent.

Une défense de la législation fédérale relative au chemin du Pacifique.

Dans son discours sur la question de la vente du chemin provincial, l'honorable député d'Hochelaga a fait quelques remarques qui peuvent être une arme contre le gouvernement fédéral dans les mains de ses adversaires. Comme je tiens à défendre partout où ils sont attaqués les hommes politiques en qui j'ai confiance, et dont j'admire l'intelligence, le dévouement et le patriotisme, je ne puis laisser passer les paroles de mon honorable collègue sans les relever. Je lui rends le témoignage qu'il n'a pas eu un instant la perfide intention de blâmer le cabinet fédéral, mais il n'en est pas moins vrai que ceux qui combattent nos chefs à Ottawa peuvent s'autoriser de ce qu'il a dit pour tâcher de leur aliéner l'opinion publique de cette province.

L'honorable député d'Hochelaga nous a raconté que pendant la discussion du contrat du chemin du Pacifique, l'année dernière, il s'est rendu à Ottawa, en compagnie de l'honorable premier ministre de la province et autres amis, pour demander avec instance que l'on introduise quelques mots dans le vingt-quatrième article de la loi constituant la compagnie du chemin du Pacifique, par lesquels la compagnie aurait été obligée d'accorder au chemin du Nord les mêmes facilités qu'elle devait être tenue de fournir à la compagnie du Canada central, pour la réception, l'expédition et la livraison du trafic du chemin de fer et au chemin de fer de cette compagnie. L'honorable député d'Hochelaga nous a dit que si l'on eût introduit ces mots, au nombre de dix tout au plus, dans la loi, la province n'aurait pas eu à craindre la concurrence d'une ligne rivale entre Ottawa et Montréal, passant dans la province d'Ontario, et que la compagnie du Pacifique aurait finalement été obligée d'acheter le chemin du Nord, même au prix coûtant des travaux. Un adversaire peu bienveillant du gouvernement fédéral—et il s'en trouve—peut s'emparer de ces paroles pour dire que si la province est obligée, aujourd'hui, de faire un sacrifice de plus de quatre millions et demi de piastres dans la vente de son chemin, c'est la faute du ministère d'Ottawa, qui n'a pas imposé à la compagnie du Pacifique la condition qui lui était recommandée. Je suis fermement d'opinion que ce serait un reproche injuste, comme je vais le prouver.

On nous dit qu'avec la protection de ces dix mots :—" et au chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental "—introduits à la sixième ligne du vingt-quatrième article de la loi constituant la compagnie du chemin du Pacifique, la province aurait pu vendre le chemin provincial un prix égal au montant total de ses frais de construction. C'eut été, sans aucun doute, une très belle affaire pour la province, mais s'est-on fait une idée de la grandeur de l'obligation dont on aurait chargé la compagnie du Pacifique. Que l'honorable député d'Hochelaga et d'autres aient sollicité fortement pour que l'on amende la loi relative à la compagnie du Pacifique, en y ajoutant les mots que je viens de citer, ils ont bien fait. C'était leur devoir ; ils l'ont accompli courageusement, je suis heureux de les en féliciter. Mais il ne faut pas oublier que, pour l'importante transaction au sujet du chemin du Pacifique, il y avait une autre partie que le gouvernement fédéral au contrat. Les capitalistes qui composaient alors le syndicat du Pacifique ont bien compris la portée de l'amendement qui était proposé. Ils l'ont vue tout de suite, avec le coup d'œil exercé d'hommes rompus aux affaires, qui jugent avec sûreté les consé-

quences inévitables d'un mot, d'une ligne dans un contrat. Avec l'amendement suggéré, la compagnie du chemin du Pacifique n'aurait point pu se donner avantageusement accès à Montréal par une autre ligne que celle du chemin du Nord, et, comme elle aurait été dans la nécessité d'atteindre le fleuve St. Laurent au point le plus rapproché, celui de la métropole commerciale du Canada, elle eut été obligée d'acheter la ligne provinciale au prix que le gouvernement aurait bien voulu lui demander. Je conçois facilement que les membres du syndicat du Pacifique aient refusé péremptoirement d'accéder à la proposition qui leur était faite. En l'acceptant, ils se seraient mis, pour la communication de leur chemin avec la navigation à Montréal, à la merci du gouvernement de la province qui aurait pu, comme l'honorable député d'Hochelaga l'a dit avec tant de justesse, leur imposer ses conditions pour la vente de son chemin entre Ottawa et Québec.

Supposons le chemin du Nord vendu au prix coûtant des frais de construction à la compagnie du Pacifique. On sait déjà que le chemin provincial complétement parachevé coûtera, disons en chiffres ronds, quinze millions de piastres. Si la compagnie du Pacifique eut acheté le chemin du Nord à ce prix, elle se fut chargée de payer un intérêt annuel de $750,000. Il est évident que d'ici à un grand nombre d'années la compagnie n'eut point pu réaliser, par l'exploitation de la ligne, des profits suffisants pour payer cet intérêt. Elle eut perdu de deux cent cinquante à trois cent mille piastres annuellement. Je m'explique sans la moindre difficulté que le syndicat du Pacifique ait refusé de se charger d'une aussi lourde obligation, qui eut compliqué les grandes opérations financières qu'il savait devoir faire pour se procurer les ressources nécessaires à l'exécution des immenses travaux du chemin du Pacifique.

Le syndicat, la seconde partie au contrat du Pacifique, refusant d'accéder à la proposition d'amendement dont l'honorable député d'Hochelaga a parlé, le devoir du gouvernement fédéral était tout tracé, c'était de s'en tenir à la convention, telle qu'elle avait été faite, et à la loi constituant la compagnie du Pacifique, telle que rédigée.

L'honorable premier ministre de cette province, l'honorable député d'Hochelaga lui-même, et tous ceux qui avaient fait les représentations dont j'ai parlé au gouvernement fédéral, ont compris qu'ils ne pouvaient pas insister davantage, et qu'ils devaient favoriser de leur approbation l'adoption de la mesure nationale au moyen de laquelle le ministère fédéral assurait au pays que le projet de construire un chemin de fer à travers les territoires du Nord Ouest et la Colombie Anglaise jusqu'à l'océan Pacifique serait, dans peu d'années, un fait accompli. Je connaissais, l'année dernière, les démarches faites pour obtenir la modification à la loi constituant la compagnie du Pacifique. J'en ai attendu le résultat avec un vif intérêt, avec anxiété. Mais, informé que la demande ne pouvait pas être accordée, je me suis dit que, comme citoyen du Canada, je ne devais pas vouloir que le gouvernement fédéral imposât au syndicat du Pacifique une condition que ce dernier trouvait si onéreuse qu'il la rejetait fermement, bien que cette condition eût été très importante pour notre province. Il ne fallait rien exiger qui pût compromettre le triomphe de la grande politique du cabinet fédéral pour la construction du chemin du Pacifique.

Encore une fois, je félicite l'honorable premier ministre et l'honorable député d'Hochelaga d'avoir demandé avec instances l'adoption d'un

amendement qu'ils considéraient comme très utile à la province, mais je les félicite tout aussi chaleureusement de ne pas avoir voulu, pour des considérations d'une nature provinciale, mettre des entraves au succès de la politique si nationale du cabinet fédéral.

Les adversaires du gouvernement conservateur d'Ottawa me diront peut-être que la condition réclamée pour le chemin du Nord était bien accordée à la compagnie du chemin de fer Canada central. Oui, mais il y avait une immense différence dans les deux cas. En premier lieu, plusieurs des membres du syndicat du Pacifique étaient aussi propriétaires de la ligne du Canada central, et comme il était déjà question de l'achat du chemin du Canada central par la compagnie du Pacifique, il n'y avait pas de danger qu'ils se vendissent à eux-mêmes, à un prix exorbitant, un chemin qui était alors leur propriété. De plus, en achetant la ligne, la compagnie du chemin du Pacifique était substituée à la compagnie du Canada central dans ses droits à la subvention du gouvernement fédéral de $12,000 par mille, pour le prolongement à la station Callander, où commence la ligne du Pacifique. Ces $12,000 par mille sont une réduction très considérable du prix d'achat de la lignedu Canada central et représentent presqu'autant que la différence entre le montant des frais de construction du chemin du Nord et celui du prix de vente accepté par le gouvernement.

Depuis l'année dernière, l'honorable député d'Hochelaga a défendu le contrat du Pacifique. Dans les prochaines élections fédérales, il le défendra, ainsi que ses auteurs, partout où il sera appelé à porter sa vigoureuse et énergique parole en faveur de la politique du gouvernement fédéral. Il admettra que la question de l'intérêt général du Canada primait celle de l'intérêt de la province, et que, tels qu'ils sont, le contrat du Pacifique et la loi constituant la compagnie méritent hautement l'entière approbation du corps électoral. Alors pourquoi ne suit-il pas la même ligne de conduite à l'égard de ses amis du gouvernement de Québec? Il a confiance en eux. Il admire leurs principes qui sont aussi les siens. Il reconnait leur droiture d'intention, leurs talents et leur désir de faire le bien de la province qu'ils ont mission de gouverner avec dévouement. Après leur avoir fait des suggestions qu'il croit utiles au sujet de la partie est du chemin du Nord, pourquoi ne se rallie-t-il pas, comme il l'a fait pour le cabinet fédéral, à la politique que, comme ministère et serviteurs de la Couronne et du peuple, ils croient la plus favorable aux intérêts bien entendus de notre province. Je l'ai vu tant de fois, du haut de ces galeries, au premier rang de la phalange conservatrice dans cette Chambre, que je suis encore tout étonné de ce que, dès les premières semaines où j'ai l'honneur de siéger avec lui dans cette enceinte, il nous donne, à nous les nouveaux députés, moins aguerris que lui, le mauvais exemple d'un écart de discipline aussi regrettable que difficile à expliquer. Lui, qui a conseillé au gouvernement de temporiser avec les intérêts de la province, pourquoi ne temporise-t-il pas un peu avec certaines de ses idées qui, avant qu'il ait pu se convaincre par l'expérience du temps qu'elles sont vaines, l'entraînent à tendre, par dessus la tête de ses amis, pour un seul jour, nous le croyons, la main aux hommes politiques qui sont ses adversaires autant que ceux du ministère? Il a une excellente occasion de mettre le premier en pratique son principe de temporisation.

LA VENTE DU CHEMIN DU NORD NE METTRA PAS LA NATIONALITÉ EN DANGER.

Un de nos hommes publics, dont je respecte beaucoup le haut caractère, est d'opinion que l'on ne doit pas vendre le chemin du Nord, parce qu'il est une propriété et une œuvre nationales, parce que l'on portera un coup à la nationalité canadienne française en approuvant les contrats soumis à l'approbation de cette législature.

J'ai été ému à la manifestation de cette crainte pour l'avenir de notre nationalité. Je me suis demandé avec une profonde anxiété s'il est vrai qu'elle sera en danger si les Chambres ratifient les deux contrats de vente du chemin. Je me suis vite convaincu que rien ne justifie de semblables alarmes. Je souhaite beaucoup le progrès matériel à mon pays, et j'ambitionne d'y contribuer dans l'humble mesure de mes forces, mais il ne fait pas seul la grandeur des peuples. L'avenir de notre nationalité dépend bien plus de l'avancement religieux, intellectuel, moral et politique de nos compariotes d'origine française, que de leur prospérité matérielle.

D'ailleurs, le chemin de fer du Nord est solidement fixé au sol. Il restera toujours comme un monument de la sagesse, de la prévoyance, du patriotisme, de l'esprit politique des hommes d'Etat qui ont reconnu toute l'importance de cette entreprise, et qui l'ont conduite à bonne fin avec le courage le plus admirable, en dépit des difficultés de toutes sortes qu'ils ont eu à vaincre.

Assurément, on n'est pas exposé à ce qu'un touriste excentrique mette soigneusement notre chemin provincial dans sa malle de voyage pour aller l'exhiber avec empressement aux regards des Parisiens ébahis, comme une preuve de notre vitalité et de notre esprit d'entreprise, et comme un échantillon du savoir-faire des descendants des enfants de la France au Canada.

On craint pour notre nationalité si le chemin du Nord est vendu. Vaines alarmes. Ah ! lorsqu'il y a un peu plus d'un siècle nos ancêtres, au petit nombre d'une soixantaine de mille, étaient abandonnés sur les rives du St. Laurent, pauvres, épuisés, ruinés, vaincus et conquis, ils n'avaient pas de chemins de fer ; ils n'avaient pas le vaste système de canalisation qui est l'orgueil de notre pays ; ils ne possédaient pas une douzaine de millions d'acres de terre ; ils n'avaient pas colonisé toute la vallée du St. Laurent, de la Chaudière, du Richelieu, de l'Outaouais ; ils ne s'étaient pas, par centaines de mille, fixés au sol dans toutes les parties du territoire qui constitue aujourd'hui la province de Québec, et même à Ontario, dans les provinces maritimes, et au Manitoba. Lors de la conquête, nos ancêtres ne voyaient pas les ports de Québec et de Montréal fréquentés par des steamers de quatre à cinq mille tonneaux, faisant la traversée de l'océan en une huitaine de jours ; ils n'avaient pas développé un commerce intérieur et extérieur, fait par eux, comme aujourd'hui par nos compatriotes Canadiens Français, au montant de plus de deux cent millions de piastres annuellement ; ils n'avaient pas jeté les solides bases d'une florissante industrie nationale. Il y a un peu plus d'un siècle, nos pères n'avaient pas à leur service le grand et fécond système d'éducation dont nous sommes fiers ; ils n'avaient pas dans la carrière ecclésiastique, pour leur enseigner le bien et le chemin de la vertu, dans les professions libérales, pour défendre leurs droits civils, donner à leurs transactions l'authenticité des preuves écrites, soigner leurs malades, arpenter leurs terres, diriger les grands travaux d'utilité publique, dans les affaires, pour

favoriser leur prospérité matérielle, des milliers et des milliers de leurs enfants leur faisant honneur par leur sainteté, leur savoir, leurs talents, leur expérience, leur activité, leur courage et leur succès. Dans ces jours sombres et tristes de la défaite, nos ancêtres n'avaient pas, pour gage de leur avenir, les libertés constitutionnelles que nous devons à l'énergie de nos revendications et à la libéralité de l'empire qu'elles ont fait si puissant. Ils n'avaient pas une législature spécialement chargée de protéger leurs droits et leurs intérêts provinciaux; ils n'avaient pas pour les représenter et les défendre dans les conseils de la nation trois ministres canadiens français dans le cabinet fédéral, cinquante-deux députés à la Chambre des communes, seize membres du Sénat, cinq ministres, soixante-et dix députés et conseillers législatifs à Québec, des ministres et des députés au Nouveau Brunswick, à la Nouvelle Ecosse, à l'île du Prince Edouard, et au Manitoba. Nos pères n'avaient pas pour plaider leur cause une presse dévouée, éclairée, patriotique, toujours sur le qui-vive pour répondre à la moindre attaque, repousser la plus légère injustice.

Cependant notre nationalité n'est point morte. Le faible rameau que l'on croyait destiné à périr a reçu du sol arrosé du sang de tant de braves la vie qui lui a permis de se redresser et de grandir, en se donnant de profondes racines dans la terre qu'il couvrait, et en étendant au loin ses branches vigoureuses. On nous dira que ce prodigieux épanouissement national de notre peuple, qui fait l'étonnement de tous ceux qui lisent notre histoire, sera compromis si l'on vend le chemin de fer du Nord ! Ah ! j'ai plus de confiance que cela dans la vitalité, la fécondité, l'intelligence, le cœur, le patriotisme, la force, l'amour du travail, l'énergie de nos compatriotes. Le chemin du Nord, devenu la propriété de compagnies qui mettront à l'exploiter toute l'activité de l'initiative privée, fera ce pourquoi il a été construit, en favorisant la rapidité et l'expansion du mouvement commercial et industriel, l'avancement agricole, le progrès intellectuel et moral par l'échange plus facile des idées et des sentiments au moyen des relations plus fréquentes des citoyens. Notre peuple continuera à travailler avec ardeur, à faire des épargnes, à s'emparer du sol, à défricher la forêt, à se livrer aux affaires, à construire de grandes maisons d'éducation, des institutions de charité, des temples, splendides et empreints de toute la majesté religieuse dans les cités et les anciennes paroisses, humbles et pieux dans les cantons de colonisation. Il continuera à aimer la liberté, à exercer et à revendiquer ses droits, à respecter l'autorité, à compter sur l'appui de la Providence qui protège les faibles et donne de grandes leçons aux puissants. Il remplira sûrement ses destinées, et tous les éléments de notre nationalité se développeront régulièrement, se consolideront de manière à pouvoir résister avec succès à tous les dangers possibles de l'avenir, aujourd'hui si souriant.

On a tort, grandement tort, de vouloir alarmer nos compatriotes par l'expression de craintes puériles sur les conséquences de la politique du gouvernement. Pour réussir, pour vivre, pour marcher fermement dans la voie du progrès, pour vaincre les difficultés de l'existence nationale, il faut aux peuples, comme aux personnes dans la vie privée, la confiance en eux-mêmes, la foi dans l'œuvre qu'ils ont mission d'accomplir. Affaiblir leur énergie, porter atteinte à leur persévérance, par des paroles de découragement, c'est leur rendre un mauvais service, c'est manquer à un devoir que tout homme public doit remplir, celui de stimuler, par son langage et ses actes, les grandes aspirations nationales de ses compatriotes.

CALCULS SUR LE TRAFIC DU CHEMIN DE FER DU NORD.

Les rares adversaires du principe de la vente du chemin provincial, les partisans de la temporisation, se permettent toutes sortes de calculs fantaisistes au sujet du trafic de la ligne. Ils ne s'arrêtent pas en si beau chemin, et se donnent le doux plaisir de faire de multiples prédictions sur le chiffre qu'atteindront avant longtemps les recettes brutes de l'exploitation du chemin de fer du Nord. Ils comptent par millions, et leur imagination s'enflammant à la vue de ces monceaux d'or supposés, ils nous affirment, avec un surprenant aplomb, que le trésorier provincial pourra, dans peu d'années, retirer un immense revenu net du chemin provincial.

Ces illusions étant de nature à se propager et à faire de nombreuses victimes, il est très important de les détruire afin de ramener les esprits à la réalité des choses.

Je ne veux rien dire qui puisse, en aucune manière, déprécier la valeur de notre ligne provinciale. Je m'en donnerai bien le garde, désirant promouvoir les intérêts publics de toutes mes forces. Mais, d'un autre côté, on ne doit pas baser l'avenir financier de la province sur des espérances chimériques, de vaines prévisions, des calculs erronés.

Je n'hésite pas à le dire, parce qu'il est de mon devoir d'exprimer franchement toute ma pensée, le trafic du chemin de fer du Nord s'est assez bien développé depuis que l'exploitation de la ligne est commencée, mais pas autant que, pour un, je l'avais espéré. Le gouvernement, le principal administrateur et l'état-major des employés du chemin, y ont mis toute l'activité, l'énergie, le talent et l'expérience possibles. Je leur en rends témoignage. Ils ont obtenu de beaux résultats, et s'ils n'ont pas fait plus, ce n'est certainement pas leur faute, et il serait bien injuste de les en blâmer. Il n'en est pas moins vrai que le trafic du chemin est encore loin d'être bien considérable. J'avoue, en toute sincérité, que je suis un peu désappointé, et que je m'attendais qu'une fois le chemin ouvert à l'exploitation entre Québec, Montréal et Ottawa, le mouvement des affaires et des transports serait plus actif. Je constate d'abord le fait; j'en expliquerai les causes évidentes dans un instant.

Les recettes de l'exploitation du chemin du Nord, pendant l'année financière qui se terminera le 30 juin prochain, s'élèveront peut-être à un peu plus d'un million de piastres. Des personnes qui me paraissent bien peu renseignées sur le mouvement du trafic des chemins de fer des différents pays du monde, et même au Canada, des gens qui, comme l'honorable député d'Hochelaga, ont eu l'occasion de pouvoir mieux connaître, s'extasient devant ce chiffre d'un million qu'ils trouvent énorme, presque fabuleux. Pour bien d'autres, comme pour moi, qui n'avons pas l'habitude de manier beaucoup de trésors, un million est un chiffre assez rond. Mais quand je me dis que ce million doit rencontrer les dépenses d'exploitation, de grosses réparations, d'entretien, de renouvellement du matériel roûlant, du chemin, pendant les trois cent soixante et cinq jours de l'année, je suis loin de croire qu'il puisse rester une balance bien considérable.

Cette honorable Chambre me permettra de soumettre à sa bienveillante considération quelques chiffres importants sur le trafic des chemins de fer. Prenons d'abord l'Intercolonial. Cette ligne traverse, à l'exception de la vallée de la Matapédia, des campagnes qui peuvent lui donner un trafic local comparable à celui du chemin du Nord. La vallée de la Matapédia n'est pas improductive pour le chemin, parce que les grands aspects de cette région y attirent des milliers de touristes pendant la saison d'été.

J'ai préparé, d'après le recensement de 1881, un tableau du nombre de la population desservie par chacun des chemins de fer Intercolonial et du Nord. Je compte, dans les deux cas, la population des grandes villes que ces lignes relient. C'est une manière de calculer tout à fait à l'avantage du chemin du Nord dans la comparaison que je fais, parce que l'on sait que la très grande partie du trafic des chemins de fer à Montréal, pour la population de cette riche cité, se fait avec la province d'Ontario et les Cantons de l'Est par le Grand Tronc et autres lignes.

Voici ce tableau. Je donne les chiffres par provinces et par districts électoraux :

Pour l'Intercolonial :—

Cité de Québec		62,446
District électoral de Lévis		27,980
" "	Bellechasse	18,068
" "	Montmagny	15,268
" "	L'Islet	14,917
" "	Kamouraska	22,181
" "	Témiscouata	25,484
" "	Rimouski	33,791
" "	Gaspé	25,001
" "	Bonaventure	18,908
		264,044

Nouveau-Brunswick :—

District électoral de	Restigouche	7,058	
" "	Gloucester	21,614	
" "	Northumberland	25,109	
" "	Kent	22,618	
" "	Westmoreland	37,719	
" "	Albert	12,329	
" "	Kings	25,617	
Cité de St. Jean		26,127	
District électotal de St. Jean		26,839	
			205,030

Nouvelle-Ecosse :—

District electoral de	Cumberland	27,368	
" "	Colchester	26,720	
" "	Hants	23,359	
Cité de Halifax		36,100	
District électoral de Halifax		31,817	
" "	Pictou	35,535	
			180,899
Total			649,973

Pour le chemin de fer du Nord :—

Cité de Québec		62,446
District électoral de Québec		20,278
" "	Portneuf	25,175
" "	Champlain	26,818
Cité de Trois-Rivières		9,296
District électoral de St. Maurice		12,986
" "	Maskinongé	17,493
" "	Berthier	21,838
" "	Joliette	21,988
" "	L'Assomption	15,232
" "	Montcalm	12,966

Cité de Montréal	140,747
District électoral de Hochelaga	40,079
" " Jacques-Cartier	12,345
" " Laval	9,462
" " Terrebonne	21,892
" " Deux Montagnes	15,856
" " Argenteuil	16,062
" " Ottawa	49,432
" " Pontiac	19,939
Cité d'Ottawa	27,412
Total	599,792

On me fera peut-être remarquer que le chiffre de la population par mille du chemin du Nord est plus élevé que celui de l'Intercolonial. Oui, mais il ne faut pas oublier que l'Intercolonial a déjà un trafic de l'Ouest, pour les besoins de la consommation des provinces maritimes, et pour les exportations et les importations, qui compense bien la différence qu'il peut y avoir entre le trafic local des deux lignes proportionnellement à la population. D'ailleurs, nous n'avons qu'à établir la comparaison des longueurs des lignes et des montants du trafic. La voici :

L'INTERCOLONIAL.

Longueur,

De Lévis à Halifax	688	milles.
De Moncton à St. Jean, prolongement	89	"
De Painsec à Shédiac "	11	"
De Truro à Pictou "	52	"
Embranchements locaux	6-5	"
Longueur totale	846.5	

ANNÉE 1880-81.

Recettes brutes	$1,760,393.92
Dépenses d'exploitation	1,759,851.27
Recettes nettes	$542.65
Recettes brutes pour chaque mille du chemin	$2,080.00

Le chemin de fer du Nord :—

Longueur, ligne principale et embranchements	356	milles.
Recettes pendant l'année financière terminée le 30 juin 1881, d'après l'état de M. A. Louthwood, le comptable du chemin, en date du 15 janvier 1882.	$797,579.84	
Dépenses d'exploitation	650,500.99	
Recettes nettes	$147,078.85	
Recettes pour chaque mille du chemin	$2,240,00	

Comme ces chiffres officiels le prouvent, il n'y a qu'une différence de $160 par mille dans les recettes des deux lignes en faveur du chemin du Nord. Cependant, bien que les affaires de l'Intercolonial aient été administrées avec toute l'énergie et l'économie possibles, cette ligne n'a donné, en 1880–81 qu'un revenu net de $542.65, tandis que le chemin du Nord, avec une recette par mille guère plus considérable, a produit une recette nette de $147,078.85. Cette comparaison doit convaincre les plus incré-

dules de l'excellence et de la vigueur de l'administration du chemin de fer provincial. Que ceux qui s'étonnent de ce que le gouvernement ne perçoit pas un revenu net plus considérable de l'exploitation du chemin du Nord, se rappellent donc que de 1876 à 1880 les opérations de l'Intercolonial se sont soldées par des déficits de cinq à sept cent mille piastres.

Quant à la concurrence, l'Intercolonial est dans des circonstances plus favorables que le chemin du Nord. Entre Lévis et Rimouski, il n'a à lutter que contre la compétition des bateaux à vapeur. A part ceux de la compagnie du St. Laurent, qui font escale à la Rivière du Loup, celui qui fait le plus long voyage ne va pas au-delà de St. Jean Port Joli ou de St. Denis.

Il n'y a point de voie férrée rivale à l'Intercolonial entre Métis, dans la province de Québec, et Halifax, une distance de près de 500 milles, ni entre Moncton et St. Jean, N. B., distance de 89 milles, ni entre Truro et Pictou, distance de 52 milles.

La concurrence au chemin de fer du Nord est et sera bien plus active que celle faite à l'Intercolonial, quant au trafic local. Entre Québec et Montréal, luttant contre le chemin du Nord, il y a, en premier lieu, la navigation, secondement, le Grand Tronc, troisièmement, il y aura la ligne qui sera construite dans peu d'années entre St. Lambert et Lévis sur la rive sud du St. Laurent. Entre Montréal et Ottawa, le chemin du Nord aura à soutenir la compétition de la navigation et de la ligne de la compagnie du Canada et de l'Atlantique.

Il ne faut donc pas se bercer de l'espoir d'un très rapide développement du trafic local du chemin de fer du Nord. Le gouvernement et cette législature ne peuvent pas baser l'avenir financier de la province sur le revenu qui en sera retiré. On subirait des mécomptes qui détruiraient vite les illusions des optimistes qui voient, dans un avenir prochain, les millions rouler sur le chemin pour venir remplir la caisse de l'honorable trésorier, mais qui ne veulent pas regarder ceux qui en sortiront pour s'éparpiller sur la ligne pour toutes les fins du service de son exploitation.

Mais ceux qui nous disent : gardez le chemin ; il a un million de recettes, avec cela le gouvernement peut faire des prodiges, ceux-là savent-ils ce que c'est que le grand trafic d'une ligne de chemin de fer ? Eh bien, pénétrons encore dans la statistique pour leur donner de très utiles renseignements.

Aux pages 32 et 34 du pamphlet contenant la statistique des chemins de fer du Canada pour l'année terminée le 30 juin 1881, je trouve les chiffres suivants :

La compagnie du Grand Tronc—

Longueur de la ligne principale et des embranchements	1,156 milles.
Recettes de l'exploitation pendant l'année 1880–81	$ 10,861,613.10
Recettes pour chaque mille de chemin	$ 9,395.00

La compagnie *Great Western*, le Grand occidental, la deuxième en importance jusqu'à présent dans le réseau canadien :

Longueur de la ligne et des embranchements	902,71 milles.
Recettes de l'exploitation en 1880–81	$4,774,891.86
Recettes pour chaque mille du chemin	$5,293.00

Les recettes du chemin du Nord n'ont été, en 1880–81, comme je l'ai prouvé plus haut, que de $2,240 pour chaque mille, tandis que celles du Grand Tronc ont été de $9,395 par mille, ou 4½ fois autant que celles du chemin du Nord, et celles du *Great Western*, le Grand occidental, de $5,293 ou 2⅓ fois autant que celles de notre ligne provinciale.

J'ai cherché et trouvé dans cette statistique celle d'un chemin de fer qui offre les meilleurs points de comparaison avec le chemin du Nord, c'est le *Canada Southern*, le chemin du sud du Canada, dans l'ouest d'Ontario, celui dont j'ai parlé il y a un instant. Le *Canada Southern* a une longueur de 326 milles ; c'est trente milles de moins que celle de la ligne principale du chemin du Nord et de ses embranchements. En 1880-81, les recettes de l'exploitation du *Canada Southern* se sont élevées à $3,648,311.44. Recettes pour chaque mille du chemin $11,191, ou 5 fois autant que celles du chemin du Nord qui n'ont été que de $2,240 par mille.

Il y a plusieurs années, quand le Grand Tronc n'avait que des recettes de $2,240 à peu près par mille, comme le chemin du Nord en 1880-81, on le considérait pour ainsi dire en banqueroute. En présence de pareils chiffres, comment peut-on sérieusement affirmer qu'il est bien facile au gouvernement d'obtenir de l'exploitation du chemin provincial un rendement de recettes nettes de plusieurs centaines de mille piastres annuellement.

Si l'on veut avoir une idée de ce qu'est le trafic d'une grande ligne de chemin de fer, on n'a qu'à consulter la statistique américaine. En premier lieu vient la compagnie du *New York Central and Hudson River*.

Pendant l'année financière terminée le 30 septembre 1879, les recettes de l'exploitation du New York central se sont élevées à... $28,396,583.60

Longueur de la ligne principale et des embranchements.	1000 milles
Recettes pour chaque mille du chemin.....	$ 28,396,58

Voici la statistique de trois autres grandes lignes.

Le chemin de fer de New York, lac Erié et Occidental :

Longueur de la ligne principale et des embranchements.	929 milles.
Recettes de l'exploitation pendant l'année terminée le 30 septembre 1879.....	$ 16,351,338
Recettes pour chaque mille du chemin.....	$17,601

La compagnie de Chicago et du Nord-Ouest—Le *Chicago & Northwestern Railway.*

Longueur de la ligne principale et des embranchements exploités.....	1620½ milles
Recettes de l'exploitation pendant l'année terminée le 31 décembre 1879.....	$14,692,348.19
Recettes pour chaque mille du chemin.....	$9,132.10

Le *Lake Shore & Michigan Southern Railway*—cette grande ligne qui longe la rive sud du lac Erié et traverse la partie sud de l'Etat de Michigan.

Longueur de la ligne principale et des embranchements	1177,67 milles
Recettes de l'exploitation pendant l'année terminée le 31 décembre 1879.....	$15,145,406.02
Recettes pour chaque mille du chemin.....	$12,975.00

Les grandes compagnies dont je viens de donner le résultat des opérations ont une double et une triple voie sur une partie de leurs lignes. Elles ont dû faire ces travaux pour répondre aux exigences de l'énorme trafic de leurs chemins.

Je pose le principe indiscutable que le rapport des dépenses d'exploitation aux recettes d'un chemin de fer diminue à mesure que le trafic augmente. Si les compagnies canadiennes et américaines réalisent des produits nets considérables, c'est parce qu'elles sont arrivées à se créer, par l'énergie qu'elles ont déployée et par la persévérance dont elles ont fait preuve, un immense trafic qui leur donne des recettes de plusieurs millions de piastres annuellement.

On nous dit avec une assurance inexplicable, que le chemin de fer du Nord peut être exploité pour 60 pour cent de ses recettes. On calcule comme suit : recettes d'exploitation, $1,000,000 ; dépenses d'exploitation, 60 pour cent des recettes, ou $600,000 ; recettes nettes $400,000. Dans l'opinion de ces arithméticiens, ce n'est pas plus difficile que cela. Ne leur parlez pas des causes multiples qui font varier tous les ans, tous les mois, toutes les semaines, tous les jours, le montant des recettes d'un chemin de fer, celui des dépenses d'exploitation, et, par conséquent, celui des recettes nettes. Ils vous répondraient : les dépenses d'une ligne ne doivent pas dépasser 60 pour cent des recettes d'exploitation, nous le décrétons dans notre infaillibilité.

L'expérience de l'exploitation des chemins au Canada et aux Etats-Unis détruit la prétention erronée de ces personnes qui calculent le revenu net d'une voie ferrée comme un créancier fait son compte d'intérêt. Quelques chiffres le prouveront. Les recettes du *Canada Southern*, moins long de quelques milles que notre chemin provincial, puisqu'il n'a que 326 milles, se sont élevées pendant l'année terminée le 30 juin 1879 à $2,006,824.71

Les dépenses d'exploitation ont été de..... 1,622,925.58

Recettes nettes ..... $ 383,899.13

Les dépenses d'exploitation se sont élevées à un peu plus de 83 pour cent des recettes.

Comment peut-on affirmer que le gouvernement doit obtenir du chemin du Nord des recettes nettes de 40 pour cent des recettes d'exploitation, que l'on évalue à un million de piastres annuellement, lorsque l'on constate que celles du *Canada Southern*, exploité avec toute l'énergie et la liberté d'action d'une compagnie, n'ont été, en 1878–79, que de 17 pour cent, bien que les recettes d'exploitatien aient été doubles de celles de notre chemin provincial, et que la ligne soit d'une trentaine de milles moins longue ? Je ne le comprends pas.

En 1880–81, le trafic du *Canada Southern*, comme celui de tous les chemins de fer canadiens, s'est beaucoup développé. Les recettes d'exploitation ont atteint le très fort montant de..... $3,648,311.44

Les dépenses d'exploitation ont été de..... 2,588,599.86

Les dépenses d'exploitation ont ainsi été de 71 pour cent des recettes, c'est-à-dire que lorsque, comparées à celles de l'année 1878–79, les recettes de cette ligne augmentaient, en 1880–81, de 82 pour cent, le rapport des dépenses d'exploitation au montant des recettes ne diminuait que de 12 pour cent.

e pose encore une fois la question : comment peut-on croire une seule minute qu'il soit possible au gouvernement d'exploiter le chemin du Nord

pour 60 pour cent des recettes annuelles d'un million de piastres, lorsque l'on sait que les dépenses d'exploitation du *Canada Southern* se sont élevées en 1880–81 à 71 pour cent des recettes de $3,648,311.44, c'est-à-dire plus de deux fois et demie plus considérables que celles de notre chemin provincial sur une ligne moins longue? Je trouve cela inconcevable.

Le Grand Tronc a fait un immense trafic en 1880–81. Ses recettes se sont élevées à $10,861,613.10. Ses dépenses d'exploitation ont atteint $7,409,174.76, c'est-à-dire un peu plus de 68 pour cent des recettes. Et l'on voudrait que le gouvernement exploite le chemin du Nord pour 60 pour cent de ses recettes! C'est vraiment une assertion étonnante de la part de personnes qui ont pu voir de près ce que sont les affaires de chemins de fer.

Cette honorable Chambre veut-elle des preuves convaincantes de l'imprévu qui existe inévitablement dans l'exploitation des chemins de fer. En voici et de toutes récentes. Il y a eu une guerre de tarifs entre les grandes lignes de Chicago, de New York, de Boston et de Québec, pendant le premier semestre de l'année 1881–82. Le Grand Tronc en a subi les effets comme les autres lignes. Aussi, pendant ces six mois, ses recettes, comparées à celles des six mois correspondants de l'année 1880–81, ont diminué de $185,870, et ses dépenses d'exploitation ont augmenté de $200,000. C'est donc un écart de $385,870 dans six mois; doublez le montant, et vous avez $771,740 pour l'année entière. Et pourquoi cet écart si considérable? Parce que le volume du trafic du Grand Tronc pendant ce semestre a augmenté, tandis que les taux de péage ont diminué. Le rapport des dépenses d'exploitation du Grand Tronc à ses recettes, qui n'était que de 67.67 pour cent pendant les premiers six mois de l'année 1880–81, s'est élevé à 73.52 pour cent pendant le semestre correspondant de l'année 1881–82.

L'effet de la guerre des tarifs a encore été plus grand pour plusieurs autres compagnies que pour celle du Grand Tronc. Comparé à celui des six premiers mois de 1880–81, le rapport des dépenses d'exploitation aux recettes, pendant le premier semestre de 1881–82, a été comme suit pour les diverses lignes dont voici les noms:

	1er. Semestre de 1880–81.	1er. Semestre de 1881–82.
Le New York central	54 pour cent	60 pour cent.
Le Lake Shore and Michigan Southern—le chemin de la rive sud du lac Erié et du sud de l'Etat du Michigan	55 "	63 "
Le Michigan central	63 "	75 "
Le Canada Southern—le chemin du sud du Canada	66 "	79 "

Ces chiffres indiscutables devraient suffire pour faire revenir de leur erreur les personnes qui croient qu'il est possible d'exploiter le chemin de fer du Nord, avec son trafic local encore à ses premiers développements, pour 60 pour cent des recettes d'un million de piastres par année.

Consultons maintenant la statistique officielle des chemins de fer anglais. La plus récente que nous ayons dans la bibliothèque de cette législature est celle de l'année 1878. Elle suffit amplement aux besoins de la comparaison que je soumets à cette honorable Chambre.

Le 31 décembre 1878, la longueur totale du réseau des chemins de fer de la Grande Bretagne était de 17,333 milles, dont 9,412 avec double,

triple et quadruple voies. Le réseau entier avait coûté la somme fabuleuse de $3,492,725,770, en capital ordinaire, en capital garanti, en capital préférentiel, en emprunts et en débentures. Le coût par mille était de $201,505. On peut juger de la perfection des travaux de ces lignes par le montant qu'ils ont absorbé par mille.

Pendant l'année 1878 les recettes des chemins de fer anglais se sont élevées à $302,271,875 ou $17,440 par mille. Les dépenses d'exploitation ont été de $165,946,840. Le rapport des dépenses aux recettes est ainsi de 53 pour cent. Me répétera-t-on que le chemin du Nord peut être exploité pour 60 pour cent de ses recettes, puisque les lignes anglaises le sont bien en moyenne pour 53, comme en 1878, je réponds en continuant la comparaison commencée par laquelle je prouve qu'il est impossible d'espérer de semblables résultats dans notre pays.

Quelles sont les causes générales de la grande différence dans le rapport des dépenses d'exploitation aux recettes des chemins de fer anglais et des lignes canadiennes, notamment du chemin du Nord ? Je vais les énumérer.

La première est celle de l'immensité du trafic des chemins de fer anglais. En 1880-81, les trains du chemin du Nord et de l'embranchement de St. Lin, d'après la statistique officielle, ont transporté 427,265 voyageurs, soit 1152 par mille de chemin.

En 1878, les trains des chemins de fer de la Grande Bretagne ont transporté 565,024,455 voyageurs, soit 32,592 par mille. Il me semble que voilà une assez grande différence entre le trafic des voyageurs des chemins de fer anglais et celui de notre ligne du Nord.

Les recettes du transport des marchandises sur les chemins de fer anglais se sont élevées, en 1878, à $167,823,805, soit $9,680 par mille.

Les recettes du transport des marchandises sur le chemin du Nord, y compris les malles et l'*Express*, en 1880-81, n'ont été que de $347,177.90, soit $935 par mille. Voilà une différence qui mérite que l'on en tienne compte dans la comparaison des dépenses d'exploitation du chemin du Nord et de celles des chemins de fer anglais.

La seconde des causes principales de la différence entre ces dépenses d'exploitation est le fait que plus de la moitié du réseau anglais a une double, une triple, et une quadruple voie. Il est évident pour tout le monde que le rapport des dépenses d'exploitation aux recettes est bien moins élevé sur un chemin qui a assez de trafic pour employer deux, trois et quatre voies.

La troisième cause est le fini des travaux des chemins anglais. Ces lignes sont construites à si grands frais, si solidement fixées au sol, si minutieusement parachevées, que les dépenses d'entretien de la voie, de grosses réparations, sont comparativement bien moins élevées que celles du chemin du Nord, des chemins canadiens, et des voies américaines.

La quatrième cause est la différence du climat. En Angleterre, comme dans tous les pays de l'Europe occidentale, les dépenses d'exploitation des chemins de fer ne sont point augmentées pendant la saison d'hiver, comme au Canada, comme dans notre province surtout, par les tempêtes de neige et les difficultés de la circulation des trains.

Il ne faut pas oublier non plus qu'en Angleterre, en Irlande et en Ecosse, les chemins de fer n'ont pas comme les nôtres à soutenir l'active et facile concurrence d'une grande navigation intérieure qui, d'un autre côté, est pour notre pays un si puissant moyen de progrès.

LES CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

Je trouve dans l'annuaire statistique de la France, de 1878, des chiffres très intéressants sur l'exploitation des chemins de fer français. Ils me permettent de pousser plus loin la comparaison entre le trafic des chemins étrangers et celui de la ligne du Nord.

La construction et l'exploitation du premier réseau des chemins de fer français, nommé ancien réseau dans l'annuaire statistique, ont été confiées à six grandes compagnies portant les noms du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans, de Lyon-Méditerranée, du Midi. Ce premier réseau a une longueur de 9,239 kilomètres. Le gouvernement français a subventionné ces six compagnies en argent ou en travaux au montant de 781,716,000 de francs. La subvention kilomètrique est ainsi de 84,600 francs. Ces compagnies construisaient leurs lignes dans un pays prodigieusement riche qui devait leur donner un immense trafic dès les débuts de l'exploitation des chemins. Cependant l'Etat les subventionnait libéralement comme on peut en juger par les chiffres que je viens de citer.

Mais on se fera une plus juste idée encore de l'importance qne le gouvernement français attachait à la construction des chemins de fer, et de l'intérêt qu'il y voyait pour la France, par le tableau suivant des subventions qu'il accordait aux six compagnies.

	kilomètres.	Subventions totales. francs.	Subventions kilomètriques. francs.
La compagnie du Nord	1,150	2,463,000	2,100
" de l'Est	519	97,701,000	188,200
" de l'Ouest	900	102,982,000	114,400
" d'Orléans,	2,020	232,644,000	115,200
" de Lyon Méditerranée	3,852	294,426,000	76,400
" du Midi	798	51,500,000	64,500
Totaux et moyenne	9,239	781,716,000	84,600

La subvention donnée à la compagnie de l'Est pour 519 kilomètres, est de 97,701,000 francs, ou 188,200 francs le kilomètre. De son côté, la compagnie a dépensée 201,213,009 francs ou 387,694 francs le kilomètre, guère plus du double de la somme qu'elle recevait de l'Etat, c'est-à-dire que le gouvernement français l'a subventionnée au montant de près de 50 pour cent du capital qu'elle a mis dans l'entreprise, ou de 34 pour cent, moins une minime fraction, du coût total du chemin. C'est plus que la subvention que la province aura donnée au chemin du Nord.

Plus tard ces six grandes compagnies ont été chargées de la construction d'un nouveau réseau d'une longueur de 8,216 kilomètres. L'Etat les subventionnait, pour ce second réseau, au montant de 394,275,000, ou de 47,989 francs le kilomètre. Ainsi, les subventions du gouvernement français aux six compagnies pour l'ancien et le nouveau réseau, d'une longueur totale de 17,455 kilomètres, sont de 1,175,991,000 de francs, ou une moyenne de 67,945 francs le kilomètre. Le second réseau était moins largement subventionné, bien qu'il le fût encore avec beaucoup de libéralité, parce que les compagnies étaient déjà puissantes et riches, parce que leur trafic s'était énormément développé, et qu'elles pouvaient faire les frais de la construction du second réseau avec une aide moindre de la part de l'Etat.

Les chemins de fer actuellement en construction formeront le troisième grand réseau de la France.

Les lignes des deux premiers réseaux ont coûté 8,311,513,830 francs,

c'est-à-dire 476,740 francs le kilomètre. C'est plus de la moitié moins que le coût des chemins de fer anglais, bien que ces frais de construction soient encore très élevés.

Les recettes des six grandes compagnies, en 1875, se sont élevées, pour l'ancien réseau, à 634,873,302 francs, les dépenses à 280,149,758, soit 4 4.1 des recettes, pour le second ou nouveau réseau, pour me servir du langage officiel français, recettes 176,166,090 francs, dépenses 116,917,648, ou 66.4 pour cent des recettes.

Les chiffres que je viens de citer prouvent la vérité du principe que j'ai posé que les dépenses d'exploitation d'un chemin de fer diminuent en proportion de l'augmentation du trafic. Ainsi les recettes du premier réseau des chemins de fer français étaient, en 1875, de 68,717 francs le kilomètre, les dépenses de 30,323, les produits nets de 38,394, le rapport des dépenses aux recettes d'exploitation de 44.1 pour cent. Sur le second réseau, les recettes, pendant la même année, n'ont été que de 21,442 francs le kilomètre, les dépenses de 14,231 francs, les produits nets de 7,211 francs, et le rapport des dépenses aux recettes d'exploitation de 66.4 pour cent. Il y a donc une différence de 22.3 pour cent dans le rapport des dépenses aux recettes sur les deux réseaux.

Viendra-t-il un jour où notre chemin du Nord pourra être exploité pour à peu près 53 pour cent des recettes, comme le réseau anglais, ou pour 44 pour cent, comme l'ancien réseau français ? Je l'espère, mais quand ? Dans quarante, dans cinquante ans, quand le trafic sera devenu énorme comme celui des chemins de fer anglais et français, quand il sera huit à dix fois plus considérable qu'aujourd'hui, quand il se sera assez développé pour exiger la construction d'une double et d'une triple voie, quand bien des millions auront été dépensés à cette fin, quand les compagnies auront travaillé pendant un demi-siècle à stimuler le mouvement du commerce, quand il y aura vingt-cinq millions d'âmes dans le Nord-Ouest canadien, sept à huit cent mille à Montréal, un demi-million à Québec.

Ces grands résultats seront aussi obtenus par l'énergique et la persévérante initiative des compagnies qui multiplieront les efforts pour développer le trafic de leurs chemins. Ce que des personnes prétendent pouvoir être fait immédiatement, sera l'œuvre de bien longues années, et ne sera jamais réalisé si le chemin du Nord ne devient pas le prolongement du chemin du Pacifique d'Ottawa à Montréal, et si nous n'assurons pas le trafic de l'Ouest à la partie est de la ligne entre Montréal et Québec.

Voulez-vous assurer au chemin de fer du Nord un mouvement d'affaires aussi considérable, en proportion de sa longueur, que celui des grandes lignes dont j'ai mentionné les noms ? Eh bien, vous n'avez qu'un moyen, c'est celui de lui obtenir le trafic du Nord Ouest canadien par le chemin de fer du Pacifique, une très grande partie du trafic du Nord Ouest américain par le raccordement de l'embranchement du chemin du Pacifique avec les lignes américaines au Sault Ste. Marie, une partie du trafic de la région de l'Ouest dont le commerce se concentre d'abord à Chicago, pour se diriger ensuite vers la mer et vers l'Europe, par le raccordement avec le chemin Ontario et Québec, et de ce dernier avec les lignes à l'ouest de Toronto.

Si l'on me dit que l'on compte sur le développement du trafic local, je réponds avec fermeté que l'on se fait d'étranges illusions, que le trafic local, sans le commerce de l'Ouest, n'augmentera que très lentement, et ne produira jamais les prodiges de recettes nettes que des esprits enthousiastes font dans des moments d'une inexplicable exaltation.

Mais n'est-il pas évident pour ceux qui étudient cette question avec toute la réflexion qu'elle mérite, que le développement rapide du trafic local ne peut être la conséquence que du trafic de l'Ouest? Assurons, par tous les moyens possibles, le commerce de l'Ouest aux ports de Québec et de Montréal, et ces villes feront de grands progrès. Depuis que le parlement fédéral décrétait, en 1871, la construction d'un chemin de fer canadien du Pacifique, politique qui a plusieurs fois reçu la sanction populaire dans des élections générales, j'ai espéré, j'ai cru, comme la très grande majorité des citoyens de ce pays, que cette entreprise nationale aurait d'immenses résultats; je l'espère, je le crois plus fermement que jamais. Je suis convaincu que l'énorme commerce qui sera créé par la colonisation des vastes et riches régions du Nord-Ouest, fera de Québec et de Montréal deux villes très florissantes et très populeuses. J'espère qu'il me sera donné de voir cette vieille cité de Québec doubler et même tripler sa population. Quand nous aurons quatre cent mille âmes à Montréal, deux cent mille à Québec, alors le chemin du Nord aura un trafic local considérable, qu'il obtiendra des relations d'affaires entre ces deux villes et entre les fertiles campagnes qui les séparent, et dont la prospérité recevra une vigoureuse impulsion de celle des deux grands centres que le commerce de l'Ouest formera et qui seront leurs marchés. Je ne saurais trop le répéter: pour développer le trafic local, il faut obtenir le trafic de l'Ouest, parce que c'est ce dernier qui créera les grandes villes, l'immense mouvement des affaires, et les échanges intérieures seront la conséquence des échanges extérieures que Québec et Montréal feront avec l'Europe.

Il faut obtenir le commerce de l'Ouest; encore une fois, voilà quel doit être l'objectif de notre politique provinciale, comme celui de la politique fédérale est d'ouvrir nos territoires à la civilisation, et de créer ce commerce qui sera une source si féconde de prospérité. J'ai été étonné, depuis que l'on discute cette question, d'entendre parler du commerce de l'Ouest comme s'il était tout créé. Point d'illusions sous ce rapport. Le trafic de l'Ouest, je n'en ai pas le moindre doute, sera énorme, immense. Il jettera une semence de prospérité partout où il passera, semence qui produira certainement des fruits très abondants. Mais ce trafic, il reste à créer. Ce sera l'œuvre de dix, de vingt, de trente, de quarante, de cinquante ans. La fondation de la richesse nationale d'un grand pays est l'œuvre du temps, de siècles de labeurs, d'efforts, d'épargnes, de courage. Pour arriver à l'apogée de la fortune publique, les peuples doivent la mériter par un travail persévérant, énergique et intelligent. On serait dans l'erreur si l'on croyait que le gouvernement pourrait retirer un revenu net bien considérable du trafic de l'Ouest d'ici à quelques années. Il est assez facile de réduire ce point de la discussion à une question de chiffres. On peut juger quel sera le développement possible du trafic du Nord Ouest par l'augmentation probable de la population de ces régions. Pour apprécier ce que l'on pourrait attendre du commerce de l'Ouest, pour notre chemin provincial, j'ai fait le calcul suivant. D'après le recensement de 1881, la population du Manitoba et des territoires est de 122,400 âmes. Depuis l'année dernière, il y est arrivé une trentaine de mille immigrants. Si la moyenne de l'immigration annuelle au Nord-Ouest, pendant les cinq prochaines années, atteint le chiffre de 100,000 âmes, les plus enthousiastes partisans de la colonisation de ces territoires auront lieu d'être satisfaits. Pour savoir quelle sera à peu près la population du Nord Ouest, dans cinq ans, en 1887, je compte comme suit:

Population du Manitoba et des territoires de l'Ouest en avril 1881	122,400
Immigration de l'année dernière (à peu près).....	30,000
100,000 âmes, moyenne annuelle de l'immigration pendant les cinq prochaines années.....	500,000
Augmentation naturelle de la population.....	30,000
Population probable en 1887.....	682,400

On aurait tort de supposer de trop grandes proportions au commerce qu'une population de 682,400 âmes peut faire. Sans doute que ce serait un très bon commencement, qui permettrait d'augurer le plus favorablement de l'avenir. De plus, avant que la partie du chemin de fer du Pacifique au nord du lac Supérieur ne soit livrée à l'exploitation, le trafic du Nord Ouest canadien se divisera entre la ligne de Winnipeg à la Baie du Tonnerre, et l'embranchement de Pembina par lequel une partie se dirigera vers St. Paul, Chicago, et, par le Grand Tronc, à Toronto, Montréal, et Québec. En hiver, lorsque la navigation du lac Supérieur sera interrompue, il est évident que le trafic du Nord Ouest continuera forcément à se servir de la voie actuelle, tant qu'il ne pourra pas atteindre Montréal et Québec en passant au nord du lac Supérieur.

Pour développer ce trafic de l'Ouest si important, et pour vaincre le plus sûrement les obstacles qui, d'ici à plusieurs années, en retarderont l'expansion, il faut en remettre la tâche à la compagnie du Pacifique, à l'initiative privée, qui obtiendra des résultats que la lenteur officielle ne pourrait jamais produire.

LA VENTE DES EMBRANCHEMENTS.

On fait un sévère reproche au gouvernement de ce qu'il a exercé son influence pour décider la compagnie du Pacifique à acheter les deux embranchements de St. Lin et de St. Eustache. C'est l'accusation la plus futile que l'on puisse imaginer. Ces deux embranchements sont la propriété de compagnies qui ont le droit de les vendre tout comme la compagnie du chemin du Pacifique a celui de les acheter. Ce qui est indiscutablement vrai, c'est qu'il est de l'intérêt public que la compagnie du Pacifique possède toutes les lignes d'embranchement du chemin de fer du Nord.

En achetant les embranchements de St. Lin et de St. Eustache, elle n'a fait qu'étendre au chemin du Nord la politique qu'elle a obtenu du parlement fédéral le pouvoir d'appliquer. Par la quatorzième clause de son contrat avec le gouvernement du Canada, elle a le droit " de tracer, construire, équiper, entretenir et exploiter des lignes d'embranchement entre tout point ou tous points sur le parcours de la ligne-mère et tout endroit ou tous endroits dans les limites du territoire de la Puissance." Le but évident de la compagnie en demandant l'insertion de cette clause au contrat était de construire des lignes d'embranchement qui dirigeraient le trafic des régions qu'elles traverseraient sur sa ligne principale. Elle achète les lignes de St. Lin et de St. Eustache dans le même but. L'honorable premier ministre a donné à cette Chambre les explications les plus convaincantes de l'honnêteté de la vente de ces embranchements, et répondu le plus victorieusement possible à ses accusateurs.

C'était évidemment le devoir du gouvernement de recommander à la compagnie du Pacifique d'acheter ces embranchements. Il est tout à fait

dans l'intérêt du public que ces lignes soient exploitées par la compagnie de la ligne principale.

Le chemin de St. Lin peut être prolongé dans l'intérieur au grand avantage de la colonisation de la province. Ces travaux de prolongement seront plus facilement faits par la puissante corporation du Pacifique que par une compagnie limitée à l'exploitation d'une quinzaine de milles de chemin de fer, et n'ayant que très peu de ressources. Loin de blâmer le ministère d'avoir contribué à décider la compagnie du Pacifique à acheter les deux embranchements de St. Lin et de St. Eustache, il faut l'en féliciter parce qu'il a reudu un service réel et important à la province.

LA RIVALITÉ DE NEW YORK ET DE BOSTON POUR LE TRAFIC DU NORD OUEST N'EST PAS A CRAINDRE.

De toutes les objections si peu sérieuses faites à la politique du gouvernement, l'une des plus futiles est certainement celle que l'on soulève en prétendant que par la vente de la partie ouest du chemin du Nord à la compagnie du Pacifique, Québec est menacé de perdre le trafic de l'Ouest, qui passera par Boston et New York. Je ne comprends pas que l'on puisse exprimer une pareille crainte. Donnons un instant d'examen à ce sujet. Tout le monde sait qu'au point de vue de notre commerce extérieur l'année est divisée, pour nous, en deux parties, l'été, ou plutôt la saison de la navigation, et l'hiver.

Est-il raisonnable de supposer que pendant les six mois et demi de la navigation du St. Laurent, les exportateurs des produits du Nord Ouest les expédieront, rendus à Montréal, par Boston et New York, en Europe ? Non, de toute évidence. Quel est le marchand de grains qui ferait transporter cinq cent mille minots de blé de Winnipeg à Montréal par le chemin du Pacifique, et qui, au lieu de les expédier de ce port ou de celui de Québec à Liverpool, les enverrait à leur destination en passant par New York ? S'il en existe un seul, je serais curieux de le voir. J'ai appris quelques notions de mathématiques, et je me rappelle que la base d'un triangle est plus courte que les deux autres côtés. Eh bien, tirez une ligne de Montréal à Liverpool, tirez-en une autre de Montreal à New York, une troisième de New York à Liverpool ; cela donne un triangle. Placez le sommet de ce triangle à New York, la ligne de Montréal à Liverpool sera la base du triangle, beaucoup plus courte que les deux côtés de Montréal à New York et de New York à Liverpool.

Est-ce que la loi générale du commerce n'est pas de chercher les voies les plus courtes ? Personne ne le peut contester. Comment croire que le trafic du Nord Ouest, rendu à Montréal, ne suivrait pas la base du triangle, pour passer par les deux côtés, d'autant plus longs que le sommet du triangle, New York, est plus éloigné de la base ? Je laisse volontiers à ceux qui soutiennent une pareille prétention la responsabilité de leur invention, qui ne les conduira certainement pas à la gloire.

On nous parle d'un pont sur le fleuve à Montréal. Construisez-en vingt si vous le voulez, et pas un minot de blé ne sera expédié, en été, de Montréal à Liverpool *via* New York.

Pendant la saison d'hiver, la compagnie du Pacifique aura plus d'avantage à expédier et à recevoir son trafic par Halifax et St. Jean, N. B. que par Boston et New York. Les travaux de l'embranchement de St. Charles, les bateaux-passeurs, la construction prochaine du chemin de Woodstock, N.B. à la Rivière du Loup, vont nous donner toutes les garanties

possibles que le trafic du chemin du Pacifique passera par Québec, en se servant du chemin du Nord, pour atteindre St. Jean et Halifax. La cité de Québec sera placée dans les conditions les plus favorables qu'elle pouvait espérer. Si, par une ligne droite entre Montréal et St. Jean, N.B. la distance est plus courte, ce n'est pas la faute du gouvernement ni de la compagnie du Pacifique. Tous les statuts et tous les contrats du monde ne sauraient changer les conditions géographiques naturelles d'un pays. Ce qu'il importe à la cité de Québec, c'est d'être placée dans la meilleure position de pouvoir faire la concurrence. C'est ce que la politique du ministère lui assure par l'arrangement qui a été fait avec le gouvernement fédéral pour l'échange, entre Québec et Lévis, du trafic du chemin du Nord et de l'Intercolonial.

L'épouvantail du trafic du chemin du Pacifique passant par New York et Boston pour atteindre Liverpool, n'a donc pas même sa raison d'être. Qu'un pont soit construit à Montréal pour favoriser le trafic du chemin du Pacifique avec les Etats de l'est, tant mieux. Québec s'en servirait pour son commerce, bien peu considérable, il est vrai, avec ces Etats, et cette ville n'aurait aucune raison d'éprouver la moindre anxiété au sujet des résultats d'un nouveau pont à Montréal.

LES ACCUSATIONS INTRODUITES DANS CE DÉBAT.

Je crains d'avoir abusé de la bienveillance de cette honorable Chambre en la retenant jusqu'à cette heure très avancée de la nuit. Je compte sur son indulgence pour les quelques remarques qu'il me reste à ajouter. Je ne puis reprendre mon siège sans exprimer le profond regret que l'on ait introduit dans cette solennelle discussion une série d'accusations sans l'ombre d'un fondement. La question sur laquelle nous délibérons est pourtant assez importante pour que l'on ne trouble pas l'esprit public, qui veut la juger avec calme et en connaissance de cause, par des attaques injustifiables contre le caractère des hommes publics qui administrent avec tant d'intelligence et de patriotisme les affaires de la province de Québec, et contre l'honneur du gouvernement. Depuis que je m'intéresse au mouvement politique du pays, j'ai bien des fois souhaité, et je le désire plus ardemment que jamais, voir les luttes dégagées de toutes ces injures que l'on jette à la figure de citoyens dont il est bien permis de combattre les idées, mais dont on doit respecter l'opinion, reconnaître le dévouement, admirer l'intelligence. Pourquoi ne pas en élever assez le caractère pour qu'elles puissent rester bien au-dessus de la moindre influence de la malveillance, de l'envie, de la haine, des préjugés de toutes sortes ? Ce système de dénigrement, ce parti pris de toujours supposer les desseins les plus pervers à ceux que la Couronne appelle à son service en appuyant leur maintien aux affaires sur la confiance de la nation et de ses représentants, est tout à fait démoralisateur. Quel triste résultat obtiendrait-on, si on finissait par convaincre le peuple que tous ceux qui se consacrent à la chose publique sont des gens sans scrupule, sans conscience. On tromperait les électeurs, et on rendrait bien plus difficile aux hommes d'Etat la lourde tâche du gouvernement. On détruirait ces leviers puissants de la prospérité et de la gloire d'un pays, la confiance dans ses chefs, la reconnaissance envers les serviteurs publics.

Heureusement, le bon sens populaire a fait justice de toutes ces accusations portées contre le caractère de nos hommes politiques. Les prétendus scandales ne sont plus à la mode. Les amateurs de ces choses en

ont abusé, et le peuple n'a pas tardé à leur dire qu'il n'ajoutait aucune foi à leurs paroles accusatrices.

Jamais homme public n'a été plus vilipendé, plus calomnié, plus outragé que celui qui dirige encore d'une main si ferme et avec tant d'éclat le gouvernement de la confédération canadienne. Une fois vaincu, mais non désarmé, en 1874, il est resté sur la brèche pour consacrer ses dernières années au service du Canada. Le peuple, dont le cœur est bon, reconnaissant et généreux, quand il est laissé à ses sentiments naturels, ne tarda pas à regretter le renvoi de celui qui avait passé sa vie à travailler pour ses concitoyens. Dans la retraite de l'opposition parlementaire, le prestige du très honorable Sir John A. Macdonald grandit encore et beaucoup. Les expressions de la plus haute confiance, du plus entier dévouement, de la plus profonde admiration, des plus chaudes sympathies, lui arrivèrent bientôt de toutes parts. Plus les attaques injustes de ses adversaires se multipliaient, plus l'enthousiasme populaire pour le vieux serviteur public augmentait. L'illustre chef du parti conservateur visita le pays, et il fit partout une véritable marche triomphale. J'ai assisté, dans les cantons de l'est, à l'une de ces imposantes démonstrations en l'honneur de Sir John A. Macdonald. J'y ai vu et entendu là ce qui s'est fait et dit partout ailleurs où il a passé. Les puissantes acclamations d'immenses assemblées populaires, émues à la vue de l'homme de génie dont le nom était devenu légendaire, et entraînées par ses patriotiques paroles et ses grandes pensées, s'élevaient jusqu'aux nues, prélude et gage certains du splendide triomphe dont il devait être honoré, le 17 septembre 1878, à la confusion de ses détracteurs. Il est encore à la direction des affaires, le premier ministre du Canada qui profite de sa forte intelligence, de sa vaste expérience, et de son pur patriotisme. Le peuple, souhaite ardemment que la Providence accorde encore de longs jours à son chef. Cet homme que l'on a calomnié, que l'on a injurié, que l'on a outragé, pendant sa carrière publique, vivra dans l'histoire comme l'un des plus grands esprits politiques de ce siècle, et sa mémoire sera toujours chère à la nation reconnaissante à laquelle il aura tant contribué à préparer un si brillant avenir.

Ai-je besoin de rappeler les accusations injurieuses et les attaques odieuses dont celui qui a tenu, pendant vingt ans, les destinées du pays dans ses mains, a été l'objet? Sir Georges Etienne Cartier, lui aussi, a été outragé et calomnié. On a imputé les motifs les plus pervers à ses hautes conceptions politiques, à ses actes les plus patriotiques. "Franc et sans dol," il a été droit son chemin, se plaçant bien au-dessus des atteintes de l'injustice et de la déloyauté, l'esprit fixé sur le but d'intérêt public qui était objet de ses énergiques efforts. Quand ce grand citoyen a été enlevé prématurément à la scène sur laquelle il avait si longtemps brillé, on a vu le magnifique et émouvant spectacle de tout un peuple accourant en deuil sur les rives du St. Laurent, pour saluer de sa profonde douleur les cendres de celui qui avait tant fait pour lui assurer d'heureuses destinées. Après avoir reçu les derniers honneurs à Québec, à Trois-Rivières, au milieu d'immenses concours de la population, les restes mortels de Cartier étaient accompagnés au cimetière de Montréal par cent mille personnes—j'étais du nombre—témoignant la reconnaissance publique pour l'homme d'État dont le pays regrettait si profondément la perte.

Quelle accusation injurieuse n'a-t-on pas portée contre celui qui est le chef estimé et respecté de la province de Québec dans le cabinet fédéral? Fort dans la confiance populaire, récemment honoré par Sa Très Gracieuse

Majesté pour les services qu'il a rendus au Canada, Sir Hector L. Langevin, malgré le dénigrement dont il a été l'objet, a continué courageusement son importante carrière publique. Le peuple qu'il a si fidèlement servi, a le très grand avantage de profiter de son intelligence, de la sagesse de sa parole, de ses conseils, de sa longue expérience, de son étonnante application au travail, de sa haute habileté administrative. S'il pouvait accepter toutes les candidatures qui lui seraient offertes, Sir Hector L. Langevin serait élu par acclamation dans vingt comtés aux prochaines élections fédérales.

Ce que je viens de dire au sujet des trois chefs dont j'ai mentionné les noms, pourrait s'appliquer à presque tous les hommes publics qui se sont distingués dans le gouvernement du pays et dans la carrière politique.

Les attaques injustifiables plus spécialement dirigées contre l'honorable premier ministre de cette province de Québec, s'éteindront avec les passions dont elles sont les fruits. Mais le souvenir des travaux de l'honorable chef du gouvernement, de son patriotisme, de ses talents, de sa parole éloquente, vivra dans la mémoire du peuple pour lequel il se dévoue.

NÉCESSITÉ DE L'UNION DANS LE PARTI CONSERVATEUR.

L'honorable chef de l'opposition a exprimé sa surprise des chaleureux et éloquents appels que l'honorable premier ministre a faits à ses partisans. Il constatera, j'en suis convaincu, que les paroles de l'honorable chef du ministère auront un écho retentissant dans cette Chambre et dans la province. Le cri de ralliement sera entendu, parce qu'il appelle sous le drapeau tous les défenseurs d'une cause qui est celle des intérêts publics, bien entendus et bien compris. Le parti conservateur ne se divisera point après la victoire. Plus que jamais, il a besoin d'union et d'harmonie. Plus que jamais, il a besoin du dévouement et du patriotisme de ses membres. Il a accompli de grandes choses dans le passé. Son œuvre sera sa gloire et son titre à la reconnaissance des générations futures. Mais sa tâche n'est pas finie. Il doit continuer à la remplir avec une nouvelle ardeur, en s'inspirant des exemples des hommes d'État qui ont inauguré et développé cette haute politique conservatrice si féconde en heureux résultats pour notre pays. Il a toute l'intelligence et toute la force nécessaires pour l'accomplir.

Je suis homme de parti. Je suis entré librement dans les rangs du parti conservateur, après m'être convaincu, par les études que j'avais faites de son histoire, de ses principes, de ses idées, des grandes lignes de sa politique, qu'il était le plus capable de faire le bien du Canada. L'honorable chef de l'opposition nous a parlé de la liberté des députés, de l'affranchissement des liens de parti. Il paraît exister d'étranges notions sur ce point. Les partis politiques sont une nécessité de notre système de gouvernement représentatif. Il est extrêmement facile de le concevoir. La liberté d'opinion est l'un des principaux principes de nos institutions. Chaque citoyen ayant le droit de juger les questions politiques et la conduite des gouvernants, il s'en suit que les opinions sont variées. Il faut l'organisation des partis pour grouper les opinions de même ordre, leur donner de la cohésion, de la force par l'union. C'est le seul moyen de leur faire exercer une influence légitime sur la direction des affaires publiques, sur le mouvement politique du pays. Le parti n'a le droit d'exister, comme association, que pour le triomphe des idées qu'il proclament, des principes que ses membres veulent mettre en pra-

tique. C'est sa raison d'être. Le progrès du pays, sous toutes les formes, est le but; l'organisation du parti est l'un des moyens de l'atteindre. Autant que personne je tiens fermement à l'indépendance de mon opinion. Mais c'est précisément parce que je désire que l'opinion que je me forme par l'étude des questions, par l'observation des événements, soit le plus possible utile à la province, dont nous devons favoriser les intérêts, que je veux être unis à ceux qui la partagent afin que tous ensemble nous puissions avoir raison de l'opinion contraire. C'est par l'organisation, c'est par la discipline du parti que les hommes politiques restent unis pour travailler au succès de la même cause qui leur est également chère. Un parti politique, comme une armée, a un drapeau, a un chef. La liberté et l'indépendance d'opinion des partisans n'excluent pas le dévouement au drapeau, la loyauté et la fidélité au chef. Bien au contraire, elles les honorent, elles en réhaussent l'éclat, elles en ennoblissent le caractère. La fidélité aux principes, au chef qui commande pour leur défense, au drapeau qui en est l'emblème, ne se conçoit pas sans la liberté de ceux qui combattent pour leur triomphe. Pour moi le parti, ce n'est pas une association d'hommes, marchant aveuglément sous les ordres de ceux qui les dirigent, mais c'est l'union des intelligences, des courages, des grands dévouements, des efforts patriotiques, des opinions éclairées, des convictions profondes, dans une même pensée d'intérêt public, pour un même but national d'avancement du pays.

Que l'on ne dise plus que le chef du cabinet et ses collègues ont eu tort de ne pas consulter préalablement cette Chambre au sujet de la vente du chemin de fer du Nord. Une semblable prétention, si elle était admise comme principe de droit constitutionnel, serait la destruction complète de la responsabilité ministérielle, cette pierre angulaire de notre régime parlementaire. Ne sait-on pas que la responsabilité suppose la liberté d'action. C'est vrai en philosophie. C'est également vrai en politique, en droit constitutionnel, et je dis que la responsabilité ministérielle suppose, pour les ministres, la liberté d'action, c'est-à-dire le droit à l'initiative législative, à l'initiative administrative exclusive, droit qu'ils ont, comme c'était leur devoir, exercé dans l'intérêt de la province, en faisant les contrats qu'ils nous demandent de ratifier.

L'honorable premier ministre ne peut pas contraindre ses partisans dans cette Chambre à approuver la politique de son gouvernement; il n'y pense pas, ne l'essaie pas, le put-il, je suis certain qu'il ne le voudrait point. Mais s'il ne peut pas les contraindre, il a parfaitement le droit de faire appel à leur confiance, à leur fidélité, à leur loyauté, à leur esprit de discipline, sans lesquels les plus nombreuses associations politiques se dissoudraient rapidement et deviendraient impuissantes à faire le moindre bien. Il a le droit de leur demander de s'unir pour que la glorieuse victoire électorale du deux décembre dernier ait sa solennelle consécration par la grande victoire parlementaire qu'ils remporteront très prochainement. Comme il n'y a pas eu de défections sur le champ de bataille électoral, l'honorable premier ministre peut fort bien exprimer l'espoir qu'il n'y en aura pas dans l'arène parlementaire. Qu'il ait mis toutes ses ressources oratoires dans ses éloquents appels à ses amis, c'est un honneur pour ces derniers, c'est la preuve de son respect pour leur liberté d'opinion, de l'estime qu'il leur porte, de la confiance qu'il repose en eux. Il sait, pour me servir de l'idée d'un illustre orateur, que la grandeur de sa politique se mesure à la dignité de ceux qui l'appuient.

Je serai heureux d'être au nombre de la grande majorité des membres

de cette Chambre qui répondront à l'appel de l'honorable premier ministre. J'ai le courage de prendre la responsabilité de mes paroles et de mon vote devant mes électeurs, devant les citoyens de cette ville et de ce district où l'on a vainement tenté de faire une agitation sérieuse. Le mouvement s'est d'abord accentué dans cette ville. Les esprits se laissaient entraîner par les prédictions de personnes ne comprenant pas, ou ne voulant pas comprendre, que l'excitation à une rivalité jalouse et tracassière entre Québec et Montréal est une faute grave, très nuisible aux véritables intérêts de la province, et à ceux des deux villes que bien à tort l'on veut mettre en antagonisme. Quand j'ai constaté que des personnes bien intentionnées cédaient à l'entraînement d'une erreur passagère, je me suis dit que mon devoir, dans la position politique que j'occupe comme membre de cette honorable Chambre par la volonté populaire, était de m'affirmer contre le courant d'opinion que les intrigues des adversaires du gouvernement et les alarmes inexplicables de quelques uns de ses amis commençaient à créer. J'ai bravé avec courage les clameurs des préjugés, des craintes puériles, des fausses accusations. Lundi, le vingt-sept mars dernier, je donnais ma démission de rédacteur du *Canadien*. Pour remplir fidèlement mon devoir, j'ai brisé ma carrière de journaliste, et j'ai sacrifié le pain de mes enfants et de celle qui est la compagne de mes jours. Lorsque je me dirigeais vers les bureaux du journal où, pendant près de sept longues années, j'ai défendu, dans l'humble mesure de mes forces, mais avec sincérité et avec fidélité, la cause du parti conservateur qui, pour tous ses membres dévoués comme pour moi, est celle du pays, j'étais raffermi dans ma détermination de rompre avec mes confrères dont je ne pouvais point consciencieusement partager l'opinion sur l'importante question du jour, par la pensée des sublimes paroles d'un grand penseur, d'un illustre moraliste et d'un profond philosophe qui a écrit un jour ces mots : " le devoir n'en est pas moins sacré parce qu'il devient douloureux."

Ce devoir je l'accomplirai jusqu'à la fin. Depuis que je m'occupe activement de politique, je me suis empressé de contribuer, autant que j'ai pu le faire, à promouvoir les intérêts du pays dans la presse et dans les discussions publiques. Ma responsabilité est beaucoup plus grande maintenant que je siége dans cette enceinte. J'en sens tout le poids et je saurai le porter. Je commence ma carrière parlementaire dans des circonstances bien solennelles. J'ai eu à prononcer mes premières paroles dans cette Chambre, je suis appelé à donner l'un de mes premiers votes, sur l'une des plus graves questions qui aient jamais été soumises aux délibérations des représentants du peuple. J'ai donné toutes les raisons d'intérêt public pour lesquelles je dois approuver la politique ministérielle sur la vente du chemin de fer du Nord. Je voterai en faveur des propositions du gouvernement, parce que je suis sincèrement d'opinion qu'elles sont très avantageuses à la province. Je tiens à ce que le souvenir de cet accomplissement de mon devoir soit consigné dans les procès-verbaux de cette honorable Chambre. et je désire qu'il reste dans la mémoire des électeurs qui m'ont honoré de leur confiance. Ce souvenir, je veux le transmettre à mes enfants avec la profonde et consolante conviction qu'ils auront droit d'en être fiers.

(Les dernières paroles de l'orateur sont couvertes par des applaudissements prolongés. Monsieur le premier ministre, ses collègues et un grand nombre de membres de la Chambre quittent leurs sièges et vont féliciter M. Desjardins.)

CALCULS D'APRÈS LA PLUS RÉCENTE STATISTIQUE OFFICIELLE.

Les calculs contenus dans les pages 30, 39, 40, 41, 42 et 43 de mon discours sont appuyés sur la statistique officielle déposée sur le bureau de la Chambre par le ministère, au commencement de la session. Depuis, l'honorable trésorier de la province a préparé le compte du coût du chemin du Nord, dans lequel il a inclus les paiements faits depuis la date du 4 mars dernier et le montant des arrérages et des réclamations courantes qui restent à payer. Le coût total des dépenses de construction du chemin encourues par la province est augmenté de la somme de ces déboursés faits et à faire par le gouvernement. Il est juste de faire remarquer qu'une partie de ces dépenses additionnelles a été occasionnée par les délais apportés à la ratification du contrat de vente de la partie ouest par les Chambres.

Je crois devoir faire suivre mon discours de mes calculs appuyés sur la dernière statistique officielle que l'honorable trésorier a préparée avec la plus minutieuse exactitude et avec la plus grande clarté.

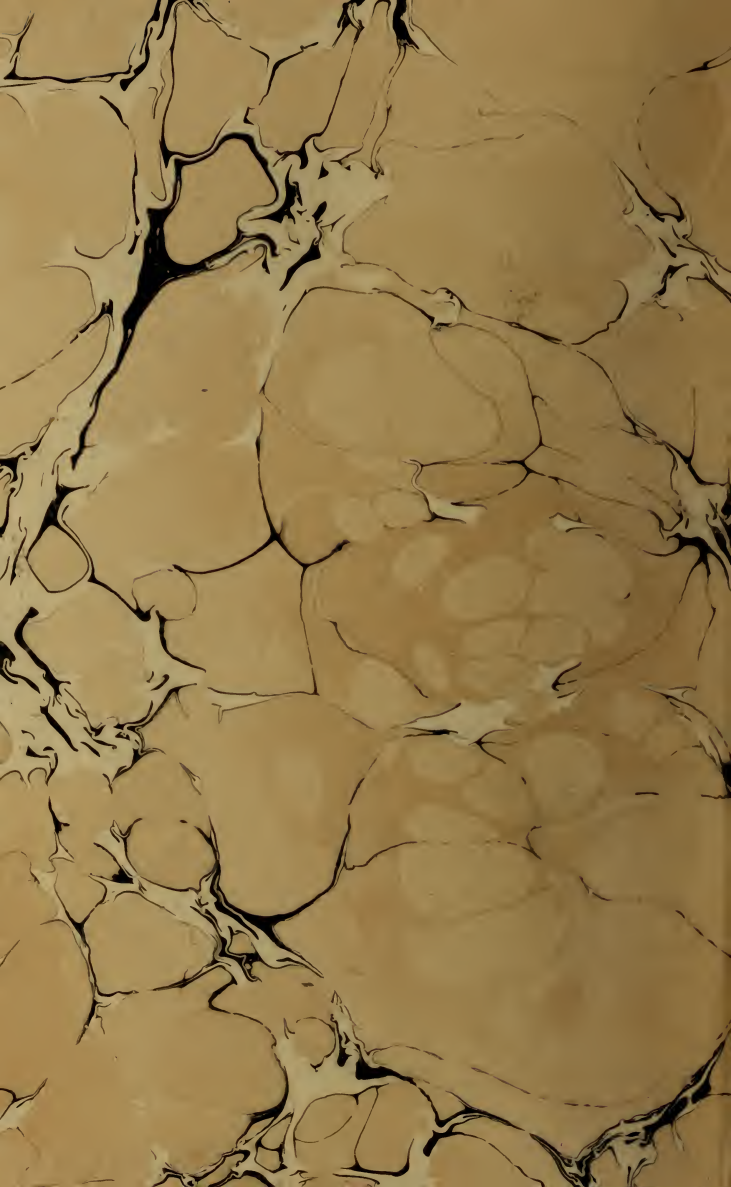
Coût total du chemin de fer du Nord—	
Sommes payées et dues par la province	$12,834,567.70
Subventions municipales payées avant la construction du chemin par le gouvernement—	
De la cité de Montréal	346,644.62
" " Québec	143,000.00
Valeur de la propriété des casernes de Québec à Montréal	150,000.00
Montant	$13,474,211.32
Coût des travaux d'une nécessité immédiate d'après les évaluations des ingénieurs	1,098,000.00
Evaluation des travaux qu'il faudra faire pour parachever complétement le chemin et répondre aux besoins de l'augmentation graduelle du trafic, au moins	427,788.68
Coût total du chemin	$15,000,000.00
Longueur de la ligne principale et de ses embranchements	356 milles.
Coût du chemin par mille	$42,135.00

J'avais donc parfaitement raison d'évaluer à au moins $45,000 le mille le coût du chemin que le syndicat de Sir Hugh Allan proposait de construire entre Ottawa et le Sault Ste. Marie. Je pourrais sans exagérer l'évaluer à $50,000, ce qui élèverait le coût total des 485 milles à $24,250,000.

Dépenses de construction et équipement du chemin du Nord payées par la province			$12,834,567.70
Montant que la province réalisera sur son chemin			
De la compagnie du chemin du Pacifique pour partie ouest		$3,600,000	
De la compagnie du chemin du Nord pour la partie est.		4,000,000	
De la compagnie du chemin du Nord pour transfert des droits du gouvernement contre la corporation de la cité de Québec et pour remise des débentures de la cité de Québec au montant de $400,000	$500,000		
Moins la valeur au pair de $143,000 des débentures livrées à l'honorable T. McGreevy par l'ancienne compagnie du chemin de la rive Nord, avant la construction du chemin par le gouvernement	143,000	$357,000	

Contribution de la cité de Montréal pour la construction du pont de Hull.....	50,000	$8,007,000.00
Montant de la subvention de la province pour la construction du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.....		$4,827,567.70
Rapport du montant réalisé par la province au coût actuel du chemin, moins une très minime fraction.....	$62\frac{1}{2}$ pour cent	
Rapport du montant réalisé au coût du chemin après les dépenses des travaux d'une nécessité immédiate.....	$65\frac{1}{3}$ pour cent.	
Rapport de la subvention provinciale au coût du chemin tel qu'évalué par les ingénieurs	$34\frac{2}{3}$ pour cent.	
Rapport de la subvention provinciale au coût entier des travaux évalués à $15,000,000 lorsque le chemin sera complétement parachevé	$32\frac{1}{6}$ pour cent.	
Rapport de la subvention du gouvernement fédéral, en argent, en travaux et en terres, au coût du chemin du Pacifique, d'après le contrat fait par le ministère conservateur actuel et ratifié par le parlement du Canada (voir page 42 du discours) au moins.....	50 pour cent.	
Rapport de la subvention votée par le gouvernement de l'honorable M. Mackenzie et par ses partisans dans la Chambre élue en janvier 1874, au coût du chemin de fer du Pacifique (voir page 43 du discours) au moins	60 pour cent.	

Il est donc de toute évidence que le gouvernement a fait une transaction très avantageuse à la province en vendant le chemin du Nord aux conditions qu'il a obtenues.

Dans le grand discours qu'il a fait, il y a quelques jours, au sujet du chemin de fer du Pacifique dans la Chambre des communes à Ottawa, Sir Charles Tupper a dit que d'après de nouvelles explorations la longueur de l'embranchement du Sault Ste. Marie de la compagnie du Pacifique ne sera que de vingt à trente milles. Ce que j'ai dit au sujet du syndicat de Sir Hugh Allan acquiert une nouvelle force par le fait que la compagnie du Pacifique aura moins de trente milles de chemin à construire pour atteindre le Sault Ste. Marie.

L. G. DESJARDINS.